MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

81

relatório anual

BIBLIOTECA
— DO —
MINISTÉRIO DA FAZENDA

S U M Á R I O

ORGANOGRAMA

APRESENTAÇÃO 5

ATIVIDADE COMERCIAL 17

OPERAÇÕES 27

ENGENHARIA 33

TRANSPORTE METROPOLITANO 39

PLANEJAMENTO 49

MATERIAL 53

PATRIMÔNIO 61

PESSOAL 67

ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS 71

EMPRESAS CONTROLADAS

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.-AGEF 83

Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER 91

Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB 99

ANEXOS

Demonstrações Financeiras I

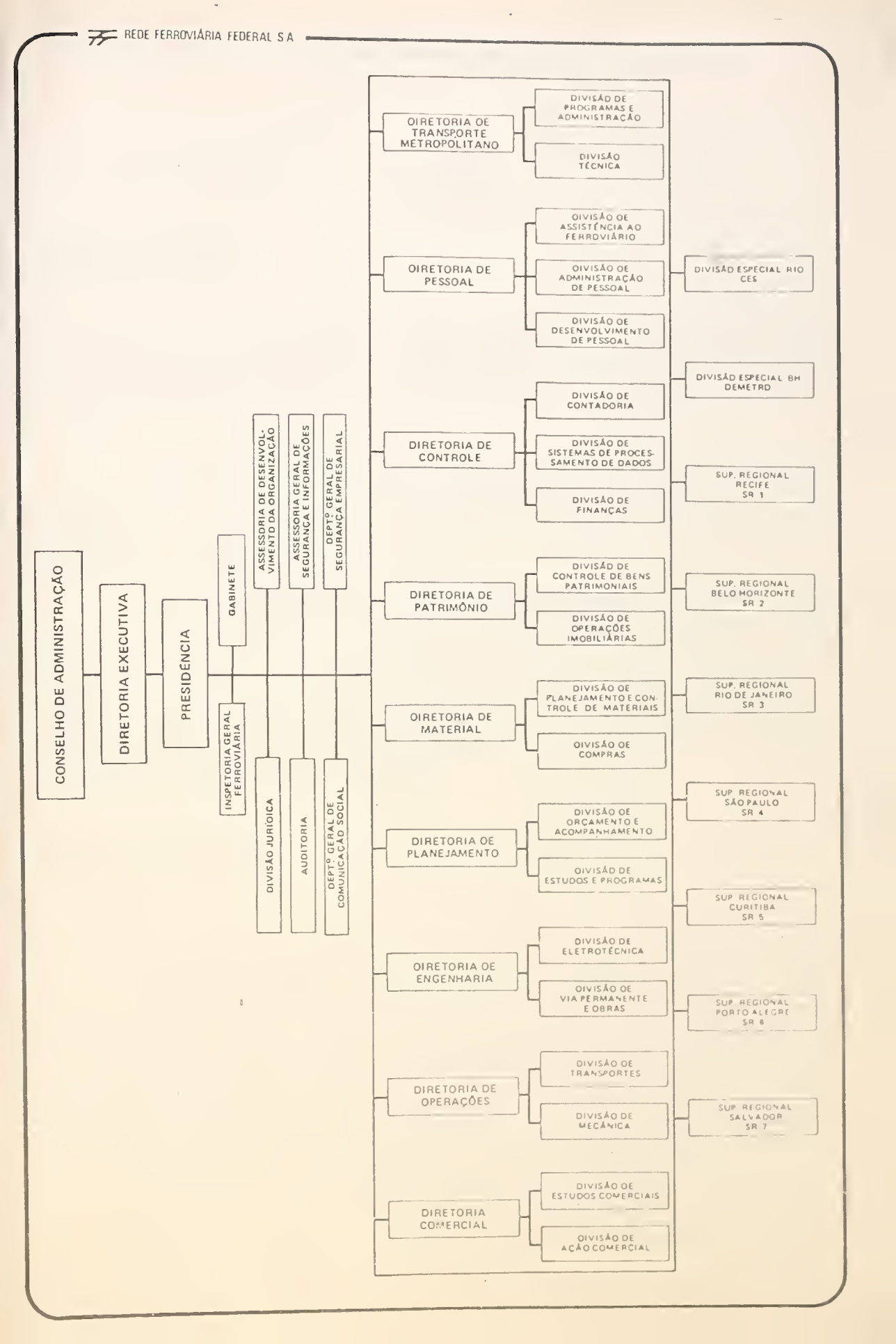
Notas Explicativas XIII

Parecer do Conselho Fiscal XXV

Parecer da Auditoria Externa XXVII

Resolução do Conselho de Administração XXIX

292 07 05 82


CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA
PRESIDÊNCIA
GABINETE
INSPETORIA GERAL FERROVIÁRIA
ASSESSORIA DE DESENVOLVIMENTO DA ORGANIZAÇÃO
DIVISÃO JURÍDICA
ASSESSORIA GERAL DE SEGURANÇA E INFORMAÇÕES
AUDITORIA
DEPTº GERAL DE SEGURANÇA EMPRESARIAL
DEPTº GERAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
DIRETORIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DIVISÃO DE PROGRAMAS E ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO TÉCNICA
DIRETORIA DE PESSOAL
DIVISÃO DE ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL
DIVISÃO DE DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL
DIRETORIA DE CONTROLE
DIVISÃO DE CONTADORIA
DIVISÃO DE SISTEMAS DE PROCESSAMENTO DE DADOS
DIVISÃO DE FINANÇAS
DIRETORIA DE PATRIMÔNIO
DIVISÃO DE CONTROLE DE BENS PATRIMONIAIS
DIVISÃO DE OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS
DIRETORIA DE MATERIAL
DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS
DIVISÃO DE COMPRAS
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO
DIVISÃO DE ESTUDOS E PROGRAMAS
DIRETORIA DE ENGENHARIA
DIVISÃO DE ELETROTÉCNICA
DIVISÃO DE VIA PERMANENTE E OBRAS
DIRETORIA DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE TRANSPORTES
DIVISÃO DE MECÂNICA
DIRETORIA COMERCIAL
DIVISÃO DE ESTUDOS COMERCIAIS
DIVISÃO DE AÇÃO COMERCIAL
DIVISÃO ESPECIAL RIO CES
DIVISÃO ESPECIAL BH DEMETRO
SUP. REGIONAL RECIFE SR 1
SUP. REGIONAL BELO HORIZONTE SR 2
SUP. REGIONAL RIO DE JANEIRO SR 3
SUP. REGIONAL SÃO PAULO SR 4
SUP. REGIONAL CURITIBA SR 5
SUP. REGIONAL PORTO ALEGRE SR 6
SUP. REGIONAL SALVADOR SR 7

APRESENTAÇÃO

SENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento às prescrições legais e estatutárias, submete à apreciação da Assembléia Geral o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como as Demonstrações Financeiras, referentes ao exercício de 1981.

Os resultados alcançados podem ser considerados razoáveis, principalmente levando em conta a desaceleração de alguns setores básicos e prioritários da economia do país, cujo atendimento, em termos de insumos e produtos, representa cerca da metade do transporte realizado pela RFFSA.

As informações relativas à situação econômico-financeira da RFFSA, apresentadas neste relatório, foram retiradas do Balanço e dos Demonstrativos Financeiros. No que diz respeito aos demais aspectos, alguns dos dados apresentados são estimados, refletindo, no entanto, com nível de precisão adequado o trabalho da Empresa em 1981. Assegura-se que a publicação dos dados definitivos no Anuário Estatístico da RFFSA, o que deverá ocorrer até abril próximo, não alterará significativamente os resultados aqui apresentados.

PRODUÇÃO DE TRANSPORTES

- Carga

A produção de transporte de carga em 1981 foi de 31,0 bilhões de tonelada-quilômetro úteis (TKU). Este resultado, que traduz um decréscimo de 6,7% em relação ao exercício anterior, reflete, primordialmente, a retração econômica, nacional e internacional, cujo impacto negativo foi particularmente sentido no transporte de minério de ferro, principalmente o destinado à exportação, e no transporte e escoamento de insumos e produtos siderúrgicos. Esses transportes, que em 1980 corresponderam a cerca de 52% do total do transporte produzido pela RFFSA, tiveram, no seu conjunto, em 1981, uma queda de cerca de 15%, e somente uma intensa ação comercial pôde contrabalançar a tendência que se desenhava de um índice negativo superior ao observado. Isto foi possível, principalmente, através de uma atuação voltada para a captação de novas cor

rentes de tráfego, fazendo com que alguns transportes experimentassem significativos aumentos, tais como o carvão mineral (+61,0%), forragens (+41,4%) e cimento (%15,9%). Tal ação, por outro lado, fez-se acompanhar de um esforço bem sucedido no sentido da melhoria dos índices de rendimento operacional. Assim, entre 1980 e 1981 a carga média por vagão evoluiu de 30,4 a 34,7 toneladas (+14,1%) enquanto que a tonelagem média dos trens de carga cresceu de 828,0 a 845,8 toneladas (+2,1%).

TABELA Nº 1

RFFSA - PRODUÇÃO DE TRANSPORTE DE CARGA GERAL*

1976/81

EXERCÍCIO	TKU (milhões)	VARIAÇÃO S/ANO ANTERIOR (%)
1976	23.447	+ 18,1
1977	25.332	+ 8,0
1978	25.202	-
1979	27.689	+ 9,9
1980	33.260	+ 20,1
1981	31.044	- 6,7

* Inclui mercadorias (cerca de 99,5%, em média, do total), bagagens, encomendas e animais.

- Passageiros

No campo do transporte de passageiros de subúrbio, manteve-se a tendência de crescimento observada nos últimos anos, tendo-se verificado, no conjunto, um acréscimo de 3,7% sobre o exercício anterior. As regiões do Grande Rio e do Grande São Paulo responderam por 93,8% do total de passageiros transportados cumprindo assinalar, entretanto, os aumentos, em termos relativos, ocorridos em outras Regiões Metropolitanas, em particular Fortaleza (+19,5%) e Recife (+20,2%). Em termos físicos, deu-se continuidade à execução dos programas de modernização e/ou implantação de novas ferrovias suburbanas, no âmbito do "Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis", objetivando

elevar o atual transporte de 1.200.000 pass/dia útil para 4.370.000 pass/dia útil, em 1985.

Ainda nesta área, a RFFSA deu seguimento à política de separação progressiva dos serviços suburbanos de passageiros do transporte de carga, em consonância com a política governamental para o transporte urbano de massa. Nesse sentido, foram criadas a Divisão Especial de Transporte Ferroviário Metropolitano de Belo Horizonte-DEMETRO, diretamente subordinada à Presidência e a Divisão Especial Subúrbios de São Paulo, no âmbito da Superintendência Regional de São Paulo.

TABELA Nº 2

RFFSA - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELOS SISTEMAS DE SUBÚRBIOS

1976/81

EXERCÍCIO	PASSAGEIROS (1) (milhares)	VARIAÇÃO S/ANO ANTERIOR (%)
1976	266.489	+ 19,9
1977	288.764	+ 8,4
1978	324.332	+ 12,3
1979	332.267	+ 2,4
1980	366.869	+ 10,4
1981	380.545	+ 3,7

(1) Inclui passageiros não pagantes (cerca de 3% do total transportado).

Em relação ao transporte de passageiros do interior, foram transportados 14,4 milhões de passageiros, ou seja, cerca de 4,7% a mais do que no exercício anterior, não refletindo esse resultado, entretanto, uma ampliação dos serviços oferecidos, mas sim a maior atratividade do serviço ferroviário em determinadas regiões do país, em função das tarifas aplicadas. Permanece válida a política da Empresa de só reativar esse tipo de serviço, sem prejuízo de transportes prioritários de carga, quando ele possa oferecer aos seus usuários as necessárias condições de segurança, conforto e confiabilidade.

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

Os investimentos da RFFSA em 1981 totalizaram Cr$ 85,1 bilhões, ou seja, 83% de acréscimo em relação aos Cr$ 46,5 bilhões investidos em 1980. A origem desses recursos foi a seguinte:

	Cr$ 10^9	%
. Dotação ordinária	29,2	34,3
. Programa de Mobilização Energética ...	9,6	11,3
. Financiamentos Internos	17,5	20,6
. Financiamentos Externos	21,9	25,7
. Outras Fontes	6,9	8,1
TOTAL	85,1	100,0

Da discriminação acima, verifica-se que 46,3% dos recursos alocados à RFFSA provieram de financiamentos, internos e externos, que a RFFSA teve de tomar, e que superaram, no exercício, as próprias dotações do Tesouro (45,6%), agravando a posição de crescente endividamento da Empresa.

Em face da continuidade da execução dos principais itens orçamentários, os grandes destaques do Programa de Investimentos continuaram sendo:

a) o programa de capacitação da malha de bitola larga para 100 milhões de toneladas/ano, na área do triângulo econômico Rio-Belo Horizonte- São Paulo, abrangendo:

- a construção da Ferrovia do Aço, no seu trecho prioritário (Jeceaba-Itutinga-Volta Redonda);
- as obras de melhoramento da Linha do Centro (Barra do Piraí-Belo Horizonte), visando elevar sua capacidade até 45 milhões de toneladas/ano; e a
- implantação dos sistemas integrados de eletrificação, sinalização e telecomunicações.

b) as obras de remodelação e modernização das linhas suburbanas existentes (Rio de Janeiro, São Paulo e Fortaleza) e as obras de modernização e/ou implantação de ferrovias metropolitanas (Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre).

c) a aquisição de material de transporte.

d) a modernização da malha básica de bitola métrica, em particular de

suas rotas prioritárias.

A execução orçamentária dos itens supracitados foi a seguinte:

	Cr$ 10^9	%
. Ferrovia do Aço: infra e superestrutura e sistemas (aplicação pela ENGEFER)....	29,2	34,3
. Linha do Centro	3 3	3,9
. Implantação dos Sistemas Integrados de Eletrificação, Sinalização e Telecomunicações	2,2	2,6
Transportes Suburbanos (1)	23,8	28,0
Material de Transporte	17,1	20,1
Modernização da Malha Básica de Bitola Métrica	4,9	5,7
Outros	4,6	5,4
TOTAL	85,1	100,0

(1) Inclui Trens-Unidades Elétricos

A EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA

Desde o início de 1981, a RFFSA, consciente das dificuldades que iria enfrentar no campo econômico-financeiro ao longo do exercício, causadas, principalmente, por fatores extrínsecos e fora do seu poder de atuação, intensificou sua política de contenção de despesas, racionalização de custos e aperfeiçoamento gerencial, visando minimizar os efeitos desfavoráveis previstos. Os resultados operacionais obtidos mostram que esses objetivos foram alcançados em sua maior parte. Entretanto, malgrado esses esforços, alguns fatos influenciaram negativamente o desempenho econômico e financeiro da Empresa no exercício. Entre eles, merecem ser destacados:

a) a diferença verificada entre a correção monetária do balanço e a correção monetária e cambial dos contratos de empréstimos utilizados nos investimentos da Empresa - causa primordial do substancial acréscimo havido no déficit do exercício - que reflete o resultado da política governamental de investimento para o setor ferroviário, baseada, principalmente, na utilização de recursos de terceiros. Essa diferença, positiva no exercício anterior, inverteu-se nesse exercício, em função, principalmente, de um lado, da capitalização dos encargos dos empréstimos internos, acrescendo o saldo devedor dos mesmos e, de outro lado, das depreciações incidentes sobre o ativo permanente, redu

zindo-lhe o valor. Esse desequilíbrio deverá agravar-se no ano de 1982, uma vez que 78% do passivo com instituições financeiras ainda estarão, nesse ano, em período de carência.

b) o prosseguimento da "Normalização Contábil", para ressarcir os prejuízos decorrentes da prestação, pela RFFSA, dos chamados "serviços antieconômicos". Cumpre notar, entretanto, que enquanto essa receita, acobertada com recursos orçamentários da União, cresceu em cerca de 59% em relação a 1980, as despesas da Empresa com pessoal e encargos sociais e combustíveis, que juntas representam 73% dos custos e despesas operacionais, subiram de 110% e 121%, respectivamente, em relação ao exercício anterior;

c) os efeitos plenos da política salarial em vigor no país, agravados pelo perfil salarial da Empresa, onde 85% da folha de pagamento, em 1981, corresponderam ao pessoal que percebe até 10 salários mínimos mensais, sendo que 32% estiveram incluídos na faixa salarial compreendida entre 1 e 3 salários mínimos (correção salarial acrescida de 10%);

d) a política governamental de reajustamento dos preços dos combustíveis, ocasionando para a RFFSA, conforme já citado, acréscimos de despesas de cerca de 121% em relação ao exercício anterior, apesar do decréscimo de consumo verificado (cerca de 7%, no que se refere ao óleo diesel);

e) a perda de receita, superior aos custos envolvidos na operação devido à diminuição da produção de transportes, principalmente na malha de bitola larga; e

f) a persistência do processo inflacionário.

- Resultados do Exercício

Apresentam-se, a seguir, duas tabelas que mostram o resumo dos resultados do exercício, comparados com os obtidos em 1980.

Os valores indicados confirmam o bom desempenho da área operacional da Empresa em contraposição aos resultados não operacionais, devendo ser ressaltado que se não for considerada, na receita operacional dos transportes, a parcela relativa à receita complementar (Cr$ 16,6 bilhões) o resultado líquido dos transportes continuaria,mesmo assim, positivo.

TABELA Nº 3

RFFSA - RESULTADO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES

1981/80

DISCRIMINAÇÃO	1981 (Cr$ 10^6)	1980 (Cr$ 10^6/81)*	VARIAÇÃO REAL 81/80 (%)
Receitas Operacionais	117.736	114.652	+ 2,7
Despesas Operacionais**	98.870	105.206	- 6,0
Resultado Operacional Líquido dos Transportes	18.866	9.446	+ 99,7

TABELA Nº 4

RFFSA - RESULTADO NÃO OPERACIONAL

1981/80

DISCRIMINAÇÃO	1981 (Cr$ 10^6)	1980 (Cr$ 10^6/81)	VARIAÇÃO REAL 81/80 (%)
Receitas não Operacionais	170.077	106.772	+ 59,3
Despesas não Operacionais	178.106	96.565	+ 84,4
Resultado Líquido não Operacional	(8.029)	10.207	-178,7

* Utilizou-se, para fins de atualização, o Índice Geral de Preços - Coluna 2, da Revista Conjuntura Econômica (FGV)

** Exclusive depreciação, provisões para devedores duvidosos, contingências trabalhistas e provisões para férias.

- Evolução do Capital Social

No decorrer do exercício, o capital social da Empresa foi elevado 2 vezes, passando de Cr$ 136,2 bilhões para Cr$ 512,9 bilhões. Este capital é representado por 146.737.368.340 ações nominativas, ordinárias e preferenciais, sem valor nominal. A União é detentora de 98,69% do capital acionário, cabendo aos

Estados e Municípios, 1,05% e 0,26%, respectivamente.

RECURSOS HUMANOS

A Empresa deu continuidade aos programas voltados à melhoria da qualificação profissional e à assistência de seu pessoal, cujo efetivo, em 31/12/81, era de 88.325 empregados.

Em termos de capacitação profissional, foram realizados 59.472 treinamentos de empregados, tendo 500 aprendizes menores concluído seus cursos de aprendizagem industrial.

No setor de saúde ocupacional, foram realizados 598.644 atendimentos a empregados e seus dependentes.

No campo da segurança do trabalho, caiu em 8,3% o número de acidentes de trabalho, com uma redução de 17% no tocante ao número de dias de trabalho perdidos.

- Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER

Em 31/12/81, o número de participantes da REFER, ativos e assistidos por aposentadoria, era de 77.298, tendo havido um crescimento efetivo de 574 participantes em relação à mesma data do ano anterior. Foram prestados, durante o exercício, 11.476 benefícios e auxílios, dos quais 1.665 relativos a aposentadorias e pensões, num valor global de Cr$ 896,5 milhões.

EMPRESAS CONTROLADAS

As Empresas Controladas tiveram um bom desempenho no exercício, em seus respectivos campos específicos de ação.

- Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF

A AGEF encerrou o exercício com saldos positivos, quer no campo operacional, quer no campo financeiro.

A movimentação de mercadorias totalizou 3,2 milhões de toneladas, ou seja, um acréscimo de 41,8% em relação ao exercício anterior. Desse total, 1,6 milhões de toneladas (51%) foram movimentadas por ferrovia, com a utilização de 48.672 vagões, o que representa um crescimento de 67,7% sobre o exercício anterior.

Em termos financeiros, a Empresa apresentou um lucro líquido de Cr$ 11,3

milhões.

O capital social da AGEF, do qual a RFFSA participa com 99,9%, é de Cr$ 646,1 milhões, totalmente integralizado, representado por 646.109.998 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

- Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER

O ano de 1981 assinalou a consolidação dos esforços empreendidos pela ENGEFER, para a consecução das metas estabelecidas nos seus programas, registrando-se expressivos avanços, especialmente nos setores de construção.

Na Ferrovia do Aço, onde se concentraram os maiores esforços da Empresa, as obras realizadas corresponderam a 87% de infra-estrutura pronta. Por outro lado, a construção da Ligação Araguari-Celso Bueno, no Corredor Ferroviário de Brasília, atingiu um estágio de obra bem adiantado, permitindo prever o início da operação para o 2º semestre de 1982. No que diz respeito às "Ferrovias do Carvão", no Rio Grande do Sul e Santa Catarina, desenvolveram-se estudos e concluíram-se os projetos finais de engenharia de diversos de seus trechos componentes. Foi ainda concluída a minuta do anteprojeto da ligação Guaíra-Assunção, no âmbito do Tratado de Interconexão Ferroviária Brasil-Paraguai.

O capital social da ENGEFER, do qual a RFFSA participa com 99,99%, é de Cr$ 230 milhões, representado por 50.000.000 de ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

- Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB

As obras de construção do trecho Porto Alegre-Sapucaia do Sul, com 26,7km de extensão, primeira etapa de um projeto global que prevê a implantação e exploração, a cargo da TRENSURB, de um serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo, e que haviam sido iniciadas no ano de 1980, alcançaram seu pleno desenvolvimento no exercício recém-findo, juntamente com todas as atividades relacionadas com a aquisição e implementação dos diversos sistemas (tração, eletrificação, sinalização e telecomunicações).

O capital social da TRENSURB é de Cr$ 5.814 milhões, representado por 5.813.978.918 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, detendo a RFFSA 51,78% do capital acionário. No decorrer do exercício, o Estado do Rio Grande do Sul e o Município de Porto Alegre passaram a ser acionistas da Empresa.

A SITUAÇÃO ATUAL: PERSPECTIVAS

O ano de 1982, caso se concretize a esperada reativação da atividade econômica, deverá caracterizar-se como um ano de recuperação e retomada do ritmo de crescimento para o setor de transportes. Esse processo, sem deixar de levar em conta os fatores clássicos de natureza geográfica, geopolítica, sócio-econômica e político-estratégica, deverá desenvolver-se, segundo a orientação governamental, em estreita vinculação com a política energética, traduzindo-se pela:

- preferência pelos meios de transporte dotados de maior eficiência energética;
- adoção de formas de energia de origem nacional;
- redução do consumo de combustível através da racionalização operacional do transporte; e
- racionalização dos investimentos.

Neste contexto, a modalidade ferroviária deverá continuar privilegiando aqueles empreendimentos ligados a dois Programas principais lançados pelo Governo:

- Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis;
- Programa de Corredores de Exportação e Abastecimento.

A RFFSA continua, como antes, inteiramente engajada na execução da parte que lhe cabe nestes programas, visando aumentar sua participação como empresa no mercado de transportes, sem deixar de atender, como instrumento de ação do Governo, aos desígnios maiores deste último no campo sócio-econômico.

Não pode deixar entretanto a Empresa, nesta oportunidade, de reiterar a extrema necessidade de que venham a ser alocados, em caráter urgente e prioritário, recursos suficientes para a recuperação e conservação da sua malha básica, com cerca de 17.000 km de linhas e responsável por cerca de 90% do tráfego atual e que já apresenta vários segmentos críticos, quer em termos físicos (principalmente no que diz respeito à capacidade de suporte de pontes e viadutos), quer em termos operacionais, com claros indícios de saturação iminente.

Julga também ser do seu dever reafirmar sua preocupação com o vulto do serviço da dívida nos próximos exercícios, função dos compromissos financeiros que a Empresa vem sendo obrigada a assumir, seja para o atendimento de investimentos de retorno a longo prazo e para os quais não há fonte definida de recursos, seja, simplesmente, para "rolar" a dívida. Nestas condições, urge que se tomem medidas concretas, de ordem financeira e institucional, para equacionar e resolver em definitivo esse problema, sem o que tornar-se-á impraticável atingir, em prazo

curto, a meta do equilíbrio financeiro. Baldados, inclusive, serão os esforços que a RFFSA vem empreendendo no sentido de racionalizar suas operações, aumentar suas receitas operacionais e patrimoniais e diminuir seus custos, tudo isso visando voltar a aumentar sua produção de transportes, já em 1982, quando estima será possível alcançar as seguintes metas:

Carga : 36 bilhões de TKU
Passag.Sub.: 426 milhões de passageiros transportados

CONCLUSÃO

A Diretoria da RFFSA, embora consciente das dificuldades a enfrentar e superar, quer deixar aqui consignada sua firme confiança no futuro da Empresa, certa do apoio das autoridades governamentais e, sobretudo, da colaboração e dedicação de todos os ferroviários que integram a RFFSA e cuja resposta às dificuldades da hora presente foi, como sempre, pronta e decidida.

Ao encerrar o presente Relatório, a Diretoria registra o seu agradecimento aos Senhores Membros do Conselho de Administração pelo apoio prestado, aos Senhores Acionistas, pela confiança na Administração da Empresa, e a todos os seus empregados e os das Controladas, pelo esforço e dedicação mais uma vez plenamente demonstrados.

Rio de Janeiro, 12 de março de 1982

Presidente
Engº CARLOS ALOYSIO WEBER

Diretores
Engº Alfredo Aroldo Simon
Engº Américo Maia Vasconcelos Neto
Econ. Augusto José Braga de Andrade
Engº Fernando Limeira de França
Engº Heinz Manfred Herz
Técn.Adm. Hélio Duarte do Nascimento
Engº Mauro Rolf Fernandes Knudsen
Engº Paulo Marcos Mazoni Andrade
Engº René Fernandes Schoppa

ATIVIDADE COMERCIAL

GENERALIDADES

O principal evento em 1981, na área Comercial foi, efetivamente, uma nova forma de atuação ditada pela conjuntura do mercado e pela situação econômica nacional.

O contexto trouxe a necessidade imperiosa de uma atuação mais direta junto aos clientes, de modo a que se conhecesse mais de perto os seus anseios e os problemas inerentes aos setores econômicos em que estão colocados.

Assim, foram criadas na Diretoria Comercial Gerências de Produtos, o que vem permitindo um atendimento mais eficiente e eficaz aos clientes, proporcionando a celebração de contratos de transportes, com efetivos ganhos recíprocos.

A elaboração do Estudo de Demanda do Transporte Ferroviário, contemplando horizontes de curto e longo prazos, passou a ter, em 1981, a coordenação direta da área Comercial. As pesquisas e estudos então desenvolvidos, passaram a ser realizados obedecendo aos mesmos critérios de separação em Setores Econômicos integrando, definitivamente, o trinômio pesquisa-venda-acompanhamento.

Os resultados obtidos têm revelado um desempenho positivo da área Comercial, para cuja ocorrência tem sido necessária a obtenção de informações mais rápidas e precisas a fim de que suas análises possam ser efetuadas com mais presteza.

Para tanto, a utilização do processamento de dados é de real importância, pelo que a implantação de um terminal de computador na Diretoria Comercial foi elemento vital para o seu desempenho.

Essa agilização possibilitou uma atuação direta sobre produtos de alto potencial ferroviário, permitindo à RFFSA, em meio à crise econômica nacional, crescer o seu transporte, descontados os produtos diretamente envolvidos com o Setor Siderúrgico, o mais atingido pela retração dos mercados interno e externo.

O exemplo típico dessa atuação, internamente denominada Venda Adequada, foi o transporte do cimento, com bonificações concedidas diretamente ao produtor, incentivado de tal maneira que o seu crescimento em 1981, em relação a 1980, foi de 15,9% (TKU).

Outro instrumento utilizado pela área Comercial para suas vendas, é o estreito relacionamento que hoje vem sendo mantido com a AGEF, órgão que lhe vem dando decisivo apoio às negociações que efetua.

Tudo isto foi coroado pela obtenção, no ano de 1981, de um ganho real na receita da ordem de 11%, fruto também de diversos estudos, bastante consubstanciados, colocados junto ao Conselho Interministerial de Preços - CIP, permitindo mais adequados reajustes tarifários sem, contudo, prejudicar a comercialização dos serviços.

Deve-se ainda ressaltar a implantação, em todas as Superintendências Regionais, do Sistema Gerencial de Produção, valioso instrumento de gerência comercial e operacional, cujos frutos far-se-ão sentir, em toda a plenitude, no ano de 1982.

A total integração da área Comercial, que hoje vem se constituindo em uma só unidade de ação, em muito contribuiu para os resultados obtidos no exercício de 1981.

TRANSPORTE REALIZADO

Em 1981, a RFFSA transportou:

- mercadorias, no total de 66,3 milhões de toneladas de carga, proporcionando a produção de 31,0 bilhões de toneladas-quilômetro, representando decréscimos de 6,2% e 6,7%, respectivamente, em relação aos resultados alcançados em 1980.
- passageiros de interior, no total de 14,4 milhões de passageiros, resultando na realização de um trabalho de 1,7 bilhões de passageiros-quilômetro, refletindo acréscimos de 4,7% e 9,0%, respectivamente, sobre os resultados obtidos em 1980.

. passageiros de subúrbio, no total de 380,5 milhões de passageiros, significando um acréscimo de 3.7 % sobre o transporte realizado em 1980.

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

- Principais Mercadorias

Algumas mercadorias destacaram-se no ano de 1981 para o sistema de comercialização, tanto pelo carregamento quanto pela movimentação e pela receita produzida.

Os resultados do transporte dessas mercadorias, nos anos de 1980 e 1981, são mostrados nas tabelas que se seguem:

Em milhares de toneladas

MERCADORIAS	1980	1981	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	21.437	17.996	- 16,1
Produtos Siderúrgicos	6.073	4.359	- 28,2
Ferro Gusa	830	784	- 5,5
Calcário	3.884	3.635	- 6,4
Carvão Mineral	7.633	8.940	+ 17,1
Derivados de Petróleo	6.565	6.350	- 3,3
Cimento	3.636	4.324	+ 18,9
Trigo	2.607	2.235	- 14,3
Açúcar	1.691	1.541	- 8,9
Soja	1.698	1.850	+ 9,0
Forragens (Farelos)	2.969	3.817	+ 28,6
Milho	730	751	+ 2,9
Adubos	3.438	2.324	- 32,4
Minérios Diversos	188	855	+ 354,8
Outras	7.297	6.568	- 10,0
TOTAL	70.676	66.329	- 6,2

Em milhões de toneladas-quilômetro

MERCADORIAS	1980	1981	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	13.528	11.157	- 17,5
Produtos Siderúrgicos	2.413	1.978	- 18,0
Ferro Gusa	343	301	- 12,2
Calcário	1.011	974	- 3,7
Carvão Mineral	870	1.401	+ 61,0
Derivados de Petróleo	3.595	3.401	- 5,4
Cimento	2.671	3.095	+ 15,9
Trigo	973	844	- 13,3
Açúcar	544	476	- 12,5
Soja	1.072	1.068	- 0,4
Forragens (farelos)	1.041	1.472	+ 41,4
Milho	410	357	- 12,9
Adubos	1.176	735	- 37,5
Minérios Diversos	88	479	+ 443,2
Outras	3.489	3.263	- 6,5
TOTAL	33.224	31.001	- 6,7

- Principais Clientes

No ano de 1981, foram relacionados vinte e oito principais clientes da RFFSA, adotado o critério de relevância de seus flùxos de transportes, visando um atendimento mais direto e efetivo desses usuários que juntos responderam por cerca de 75% da tonelagem de carga transportada e por cerca de 69% da receita total de mercadorias no exercício.

A representatividade desses clientes pode ser verificada através da tabela que se segue, na qual se indica a tonelagem transportada e as receitas por ela geradas:

CLIENTES	PRODUTOS TRANSPORTADOS	CARGA (10^3t)	RECEITA GERADA (Crx10^6$)
Mineraçoes Brasileiras Reunidas-MBR	Minério de Ferro	11.537	7.550
Cia.Siderúrgica Nacional-CSN	Prod.e Ins.Sid.	8.804	6.000
Usinas Siderúrgicas Minas Gerais-USIMINAS	Prod.e Ins.Sid.	3.853	3.700
Cia. Siderúrgica Paulista-COSIPA	Prod.e Ins.Sid.	5.242	4.900
MANNESMANN S/A	Prod.e Ins.Sid.	166	400
Cia. Siderúrgica Belgo Mineira	Prod.e Ins.Sid.	688	450
Cia. Vale do Rio Doce-CVRD	Calcário e Cal	467	260
Petróleo Brasileiro S/A	Deriv.Pet.Tubos	2.633	3.350
Shell do Brasil S/A	Deriv.Petróleo	894	1.400
Esso Brasileiro de Petróleo	Deriv.Petróleo	799	1.200
Petróleo Ipiranga	Deriv.Petróleo	968	1.400
Texaco do Brasil S/A	Deriv.Petróleo	648	950
Cia. Atlantic de Petróleo	Deriv.Petróleo	626	900
Cia.de Materiais Sulfurosos-MATSULFUR	Cimento	619	780
Cimento Tupy	Cimento	794	650
Cimento Nacional Minas S/A-CIMINAS	Cimento	817	730
SOEICOM S/A	Cimento	723	650
Cia.Cimento Portland Barroso S/A	Cimento	539	320
CTRIN	Agrícolas(trigo)	2.287	1.620
Comissão de Financiamento da Produção-CFP	Agrícolas(Cereais)	615	720
Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro-SANBRA	Agríc.e Agroind.	829	530
Cargill Agrícola S/A	Agríc.e Agroind.	527	260
Anderson Clayton S.A. Ind. e Com.	Agríc.e Agroind.	557	470
Instituto do Açúcar e do Álcool-IAA	Agríc.e Agroind.	1.058	610
Fertilizantes e Prod.Quím. ARAFÉRTIL	Adubos e Fertil.	198	70
Ind.Klabin do Paraná de Celulose S/A	Papel e Madeira	445	320
Itaipu Binacional	Cimento,Ferro,Cinza	267	190
CAEEB	Carvão mineral	2.268	1.120
Outros	-	16.461	18.801
TOTAL		66.329	60.301

A composição percentual desse transporte, em termos de carga e receita, foi a seguinte:

. Carga	%
Produtos e Insumos Siderúrgicos	28
Minério de Ferro para exportação (MBR)	17
Derivados de Petróleo	10
Agrícolas e Agroindustriais	8
Cimento	6
Outros	31

. Receita	%
Produtos e Insumos Siderúrgicos	25
Derivados de Petróleo	15
Minério de Ferro para exportação (MBR)	12
Cimento	7
Agrícolas e Agroindustriais	7
Outros	34

- Transporte Intermodal

No ano de 1981, o transporte intermodal atingiu 4.186.800 toneladas, representando 6,3% do volume total de mercadorias transportadas pela RFFSA, naquele ano. Este resultado,comparado com o obtido em 1980, indica que houve um acréscimo de 46,4%.

A mercadoria mais significativa neste tipo de transporte foram os produtos siderúrgicos, responsáveis por cerca de 39 % do total transportado. O modo de transporte mais utilizado nesta complementação foi o rodoviário, tanto através de veículos da frota própria da RFFSA quanto de veículos de empresas particulares contratadas.

."Containers"

Foram movimentados no período 2.166 "containers" convencionais (20 e 40 pés), representando um acréscimo de 26,6 % sobre o ano anterior . A rota predominante continuou sendo a rota São Paulo - Uruguaiana, responsável por

66,5% do movimento.

Foram ainda movimentados 55.983 "containers" flexíveis (cimento), desde Barroso, Goiânia e Costa Pinto até Maringá, destinados a Itaipu.

- Transporte Internacional

Este tráfego foi realizado com a Argentina, Bolívia, Uruguai e Paraguai.

No sentido de importação, foram significativos os seguintes produtos:

. soja, borax e vidros, da Argentina;
. gás, madeira e minérios diversos, da Bolívia;
. cevada e soja, do Uruguai;
. soja, do Paraguai.

No sentido de exportação, destacaram-se as seguintes mercadorias:

. madeira, fertilizantes e arroz, para a Argentina;
. produtos siderúrgicos, papel, papelão e material de construção para a Bolívia;
. erva-mate, madeira e lã, para o Uruguai.

O quadro seguinte mostra a movimentação de produtos importados e exportados por via ferroviária:

10^3t.

PAÍSES	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			TOTAL: IMP. + EXP.		
	1980	1981	%	1980	1981	%	1980	1981	%
Argentina	138	96	-30,4	67	37	-44,8	205	133	-35,1
Bolívia	93	49	-47,3	91	153	+68,1	184	202	+ 9,8
Uruguai	34	29	-14,7	16	9	-43,8	50	38	-24,0
Paraguai	64	12	-81,3	-	-	-	64	12	-81,3
TOTAL	329	186	-43,5	174	199	+14,4	503	385	-23,5

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Passageiros de interior

Este transporte, invertendo a tendência anteriormente observada, apresentou em seus resultados acréscimos em relação ao ano anterior, conforme se mostra a seguir:

	1980	1981	VARIAÇÃO (%)
Passageiros (10^3)	13.799	14.444	+ 4,7
Passageiros-quilômetro (10^6)	1.567	1.707	+ 8,9

Cabe ressaltar que em 1981 foi restabelecido o transporte de passageiros entre São Paulo e Brasília, com o retorno à operação do denominado trem Bandeirante.

- Passageiros de subúrbio

Em 1981 foram transportados 380,5 milhões de passageiros, representando um incremento de 3,7% em relação ao transporte realizado em 1980, cabendo às regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo a maior participação nesse transporte (cerca de 95%).

Em termos de crescimento, os transportes suburbanos que mais evoluiram, em relação a 1980, foram o de Juiz de Fora e o de Recife, uma vez que apresentaram, respectivamente, taxas de incremento de 39,9% e 24,0%.

TARIFAS

Em 1981, nenhuma alteração foi introduzida no processo de tarifação, mantendo-se o mesmo idêntico ao do ano anterior.

Os reajustamentos tarifários continuaram a ser controlados pelo Conselho Interministerial de Preços - CIP, o qual procurou conciliar as solicita

ções da RFFSA com os interesses governamentais na autorização de alterações periódicas.

De acordo com essas condicionantes, a evolução tarifária no ano de 1981 foi a seguinte:

DISCRIMINAÇÃO	REAJUSTES PARCIAIS (%)		
	01/02/81	11/06/81	23/09/81
Mercadorias	30	45	12,5
Bagagens e Encomendas	30	45	12,5
Animais	30	45	12,5
Passageiros de Longo Percurso	30	45	12,5

No que diz respeito ao transporte de mercadorias, as exceções havidas correram por conta do calcário para fins industriais, do carvão mineral, dos derivados de petróleo e do álcool, cujo reajuste parcial em 11.06.81 foi de 50%.

Relativamente aos transportes em trens suburbanos do Grande Rio e do Grande São Paulo, os reajustes dos preços de passagens, em 1981, foram os seguintes:

Em 01/02/81 - De Cr$ 4,00 para Cr$ 6,00

Em 06/06/81 - De Cr$ 6,00 para Cr$10,00

Em 21/11/81 - De Cr$10,00 para Cr$12,00

RECEITAS PRODUZIDAS

As receitas produzidas pela RFFSA, em 1981, estão apresentadas no quadro abaixo:

	RECEITA (Cr$ x 10^6)	%
Mercadorias	60.334*	84,5
Passageiros de Interior	1.607	2,2
Passageiros de Subúrbio	3.141	4,4
Outras Receitas de Transporte	2.688	3,8
Receitas Diversas	3.670	5,1
TOTAL	71.440	100,0

* Inclue receitas produzidas pela Divisão Especial-Subúrbios do Grande Rio.

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

A retração da atividade econômica, afetando quase todos os setores produtivos, repercutiu no trabalho realizado pela RFFSA, cuja produção, expressa em toneladas quilômetros úteis, acusou, em 1981, decréscimo de 6,7% em relação à produção correspondente ao ano anterior.

Em consequência, algumas linhas foram parcialmente operadas com ociosidade, sobretudo na malha de bitola larga, cuja participação nos transportes de mercadorias diminuiu 3,7%. Em contraposição, em outros trechos as correntes de tráfego cresceram expressivamente, registrando-se apreciáveis incrementos na movimentação de carvão (61,2%), forragens (41,4%) e cimento (15,9%).

Ainda que os resultados tenham sido inferiores aos previstos, o aprimoramento dos planos de transportes elaborados pela RFFSA, interligando as principais zonas agrícolas e centros industriais do País, e contribuindo cada vez mais para a integração do mercado interno, possibilitou, no exercício, o aumento dos transportes de arroz, do Rio Grande do Sul para São Paulo; de cimento, de Minas Gerais para os mercados do Rio de Janeiro e São Paulo; de álcool, de Pernambuco para a Bahia; de gesso, da Bahia para Minas Gerais.

Expressiva também a elevação dos índices de rendimento operacional. Assim, entre 1980 e 1981, a carga média por vagão evoluiu de 30,4 a 34,7 toneladas, ou 14,1%, não somente em consequência do melhor aproveitamento e maior capacidade dos vagões, mas também devido ao desenvolvimento dos transportes de granéis, como sejam, entre outros, trigo, soja, adubos e produtos petrolíferos. Por outro lado, a tonelagem média dos trens de carga cresceu de 828,8 a 845,8 toneladas, cerca de 2,1%, em razão da política adotada pela Empresa no sentido de formar trens longos, com vistas à redução dos custos operacionais e diminuição do consumo de combustíveis.

Os indicadores a seguir apresentados, abrangendo vários aspectos da atividade ferroviária, possibilitam avaliar a evolução ocorrida em 1981, comparativamente ao exercício anterior.

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	1980	1981	VARIAÇÃO (%)
Locomotivas				
Taxa de disponibilidade	%	78	78	-
Produtividade	10^3 TKB/loco	3.539	3.313	- 6,4
Percurso médio anual	Km	60.300	57.300	- 5,0
Vagões				
Taxa de disponibilidade	%	90	92	+ 2,2
Produtividade	10^3 TKU/vagão	724	774	+ 6,9
Percurso médio anual	Km	24.600	26.812	+ 8,9
Rotação média	dias	7,4	7,9	+ 6,8
Velocidade média de rotação	Km/dia	82	90	+ 9,8
Número de carregamentos	milhares	1.587	1.521	- 4,2
Relação TKB/TKU	-	1,8	1,8	-

MECÂNICA

Dentre as atividades desenvolvidas por esta área, cabe destacar:

- Participação no estudo relativo ao Plano Diretor de Pinheiral(RJ),local do futuro complexo de conservação do material rodante da malha de bitola larga.

- Estudo, em conjunto com PELTREC-ENGEFER, visando a elaboração de projeto e construção das instalações mecânicas de Jeceaba.

- Acompanhamento de obras de melhoramentos e aquisição de equipamentos para as oficinas de Divinópolis (MG), Demósthenes Rockert (CE), Horto Florestal (MG), Praia Formosa (RJ), Lapa (SP), Roosevelt(SP), Diretor Pestana (RS), Arlindo Luz (RS) e Santa Maria (RS), assim como dos postos de manutenção de Lavras, Jundiaí, Uvaranas, Horto Florestal e Divinópolis.

- Acompanhamento da fabricação de locomotivas; recebimento e testes.

- Fiscalização, em empresas particulares, de serviços de reparação em carros elétricos e locomotivas diesel.

- Prosseguimento do programa de modernização e adaptação de vagões.

- Levantamento e atualização do cadastramento de vagões da RFFSA.

- Especificação de projetos visando a aquisição de vagões na indústria nacional.

- Elaboração de normas para manutenção de truques tipo "Ride Control" e "Barber".

- Estudos das avarias em pratos de pião, fraturas de engates e trincas em rodas tipo A-40.

- Testes em vagões gôndola para descarga em "car-dumper", bem como em aparelhos de choque e tração.

- Apoio técnico ao programa de nacionalização de peças, e

- Participação na elaboração de projetos de normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas.

TRANSPORTES

Com vistas à melhoria operacional, a área de transportes promoveu várias medidas, dentre as quais se salientam:

- Análise das demandas potenciais de transporte, visando, inclusive, a quantificação, qualificação e distribuição das novas aquisições de material de transportes.

- Elaboração e acompanhamento da execução do Plano de Transportes das Superintendências de Produção e Divisões Operacionais.

- Remanejamento, entre as Superintendências Regionais, da frota de locomotivas e vagões, com base no desempenho e necessidades de cada uma delas, obedecendo às diretrizes gerais do Plano de Transportes, além do atendimento dos picos sazonais de algumas cargas.

- Acompanhamento específico, para a Itaipu Binacional, dos transportes de cimento, cinzas e produtos siderúrgicos, assim como dos transportes da AÇOMINAS, COSIPA e Companhia Siderúrgica Nacional, além dos derivados de petróleo e álcool carburante.

- Reprogramação, com vistas à maior agilização, dos transportes de cimento das principais fábricas de Minas Gerais para os mercados do Rio de Janeiro e São Paulo.

- Desenvolvimento de esquemas operacionais para o transporte de carvão vapor destinado às fábricas de cimento, no âmbito do programa de substituição de óleo combustível.

- Estudo da capacidade de vazão do trecho Cachoeiro do Itapemirim - Vitória, visando o escoamento de calcário para a Companhia Vale do Rio Doce, bem como das linhas Sul e Norte da Superintendência Regional Salvador, incluindo reprogramação de trens.

- Reformulação das "Instruções de Elaboração dos Quadros de Tração", visando a padronização da classificação dos perfis em toda a malha ferroviária.

- Estudo para implantação de Terminal Rodo-Ferro-Hidroviário no Grande Rio.

- Providências para unificação das estações de contacto RFFSA-FEPASA: Ourinhos, Itararé, Jundiaí e Bauru.

- Atualização de convênio de intercâmbio de material rodante e tráfego mútuo RFFSA-EFVM e elaboração de convênio unificado de tráfego mútuo e intercâmbio de material rodante entre RFFSA-FEPASA.

- Elaboração e acompanhamento da execução do programa de ampliação e modernização de 36 pátios e terminais.

- Elaboração de instruções e nova metodologia para acompanhamento de obras em pátios e terminais; e

- Criação de nova metodologia para análise de retenção de vagões em pátios e terminais (fase crítica e mercadorias).

- Campanha de Economia de Combustíveis

Esta campanha, instituída em novembro de 1980, tem por objetivo reduzir o consumo de óleo diesel na tração. Em consequência, no exercício, o decréscimo do consumo foi consideravelmente superior à diminuição da produção, esta avaliada em toneladas quilômetro brutas, resultando na economia de 1,3 bilhão de cruzeiros.

É de se ressaltar que no segundo semestre de 1981, quando a Campanha começou a produzir seus resultados, a redução do consumo foi bastante expressiva e deverá prosseguir em 1982. A meta é diminuir em 10% o consumo de óleo diesel por unidade de produção.

- Gerenciamento Operacional

Para permitir melhor gerenciamento da operação vem sendo desenvolvido, a partir de experiências das Superintendências Regionais Recife e Belo Horizonte, um "Sistema de Gerenciamento Operacional", com o emprego das modernas técnicas de Informática. Pretende-se com esse sistema obter informações em tempo hábil sobre a situação da frota de material rodante, trens, estações, manutenção, pátios e terminais.

A implantação desse Sistema, a nível nacional, deverá provocar uma completa transformação nos métodos de trabalhos do pessoal que atua na área de operações, modificando o comportamento dos gerentes em todos os níveis.

ESTAÇÕES - PARADAS - ESTRIBOS

Em 1981, foram as seguintes as alterações havidas no funcionamento de estações, paradas e postos telefônicos:

- 9 estações foram transformadas em paradas, 4 fechadas e 1 reaberta.
- 3 paradas foram transformadas em postos telefônicos e 2 em estações.
- 1 posto telegráfico foi transformado em posto telefônico e 1 em estação.

FROTA DA RFFSA

A frota da RFFSA, existente em 31/12/81, era a seguinte:

Locomotivas diesel-elétricas	1.562
Locomotivas elétricas	76
Locomotivas a vapor	50
Trens-Unidade Elétricos	445
Trens-Unidade Diesel	12
Automotrizes	26
Carros de Passageiros (1)	1.008
Vagões (2)	47.233

(1) Exclui carros restaurantes, correios, bagagens e outros.

(2) Inclui vagões de particulares (cerca de 6%).

O material recebido em 1981 e incorporado à frota foi o seguinte:

Locomotivas diesel elétricas	42
Trens-Unidade Elétricos	45
Carros de Passageiros	6
Vagões	24

No mesmo período, foi baixado o seguinte material:

Locomotivas diesel-elétricas	30
Locomotivas elétricas	5
Locomotivas a vapor	4
Trens-Unidade Elétricos	12
Carros de Passageiros	31
Vagões	841

ENGENHARIA

GENERALIDADES

Durante o exercício de 1981, a área de Engenharia norteou suas atividades para a consecução das seguintes principais metas:

- Adequação da Linha do Centro do Sistema Regional Rio de Janeiro, responsável pela metade da produção de toda a Empresa, ao transporte de 45 milhões de toneladas por ano.

- Implementação do Plano de Pontes, com cadastramento sistemático de todas as obras de arte especiais, verificação das suas atuais condições de trabalho e verificação das obras de reforço ou substituição, e

- Prosseguimento do plano de modernização da malha de bitola métrica, colocando-a nos padrões técnicos exigidos pelas demandas de transporte. Este plano é desdobrado nos de infra-estrutura da via, superestrutura e de mecanização dos serviços.

VIA PERMANENTE E OBRAS

- Obras Novas

No que diz respeito a obras novas, foram concluídos e incorporados à malha em operação os seguintes trechos, totalizando 35,4 km.

. Ramal de Acesso à Açominas (trecho a cargo da RFFSA), com 11,8 km de extensão;

. Duplicação do Km 248 ao 252, permitindo a melhoria da operação entre Uvaranas e Desvio Ribas (PR);

. Ligação Uvaranas-Rio Verde (PR), com 2,0 km de extensão, significando o término da linha Apucarana-Ponta Grossa e propiciando o acesso direto ao pátio de Uvaranas;

. Ramal Industrial da Região Metropolitana de Porto Alegre, com 17,6 km de extensão, e pátio industrial (pátio de triagem) junto à Refinaria Alberto Pasqualini, com 19 linhas, num total de 18 km de extensão. A conclusão dessas obras veio permitir a redução de cerca de 39 km no percurso da carga que demanda a Região Metropolitana de Porto Alegre, evitando, entre outros, o tráfego de trens de combustível pela área central de Canoas. Possibilitando melhor atendimento às indústrias locais sua instalação permitiu ainda a desobstrução da via existente para implantação do trem suburbano.

Além das obras citadas, já concluídas, tiveram andamento as seguintes obras, com conclusão prevista para 1982:

. Ramal de acesso ao Porto de Itaqui (MA), com 16,6 km de extensão;

. Acesso ao porto de Pirapora (MG), objetivando ligar a ferrovia ao Centro Industrial de Pirapora e ao porto no rio São Francisco. Obra iniciada em junho/81. Extensão: 8,4 km, e

. Variante do Contorno de Araxá (MG), com 4,8 km de extensão. Obra iniciada em março/81, tem por objetivo retirar a linha existente do centro da cidade.

- Linha do Centro

Deu-se continuidade às atividades que objetivam o aumento da capacidade e a melhoria das condições operacionais, tendo em vista o atendimento da demanda prevista. Entre os serviços realizados, cabe ressaltar:

. Remodelação de 43 km de linha;

. Conclusão do viaduto da parte superior do pátio de Cachoeira, com 264 m de extensão, e do viaduto rodoviário sobre as linhas da RFFSA, no pátio de Lafaiete, com 260 m de extensão;

. Conclusão das obras de prolongamento (2000 m) do pátio de cruzamento em Serraria;

. Execução de obras de contenção na Serra do Mar, entre Japeri e Barra do Piraí, e

. Construção do Centro de Controle de Juiz de Fora (obras em andamento).

- Modernização da Malha

Dentro do Programa Geral de Modernização da Malha, foram realizados serviços de consolidação e remodelação de linhas, reforço e reconstrução de pontes, muros de arrimo, construção e ampliação de capacidade de estações, pátios, desvios e terminais, obtendo-se os seguintes resultados:

. Remodelação de linhas ..... 343 km
. Consolidação de linhas ..... 292 km
. Construção de Obras de Arte Especiais 12
. Reforço de Obras de Arte Especiais 43
. Modernização de Estações 30
. Modernização de Pátios, Desvios e Terminais 22

No que diz respeito ao Plano de Pontes, foram levantadas e cadastradas, nas rotas prioritárias, mais 1.136 pontes, elevando o total já levantado para 3.140, ou seja, cerca de 70% do quantitativo existente na malha.

Alguns trechos, por apresentarem uma elevada concentração de casos de instabilidade de infra-estrutura, ao longo de segmentos contínuos relativamente extensos, constituíram objeto de projetos especiais de recuperação que vêm sendo executados dentro de um programa de obras que começou a ser implementado a partir de 1980. Os projetos abrangem uma extensão global de 1.225 km, sendo 963 km correspondentes ao trecho Pinhalzinho-Uvaranas-Engº Bley-Mafra-Lajes-Gal. Luz (Tronco Sul), 149 km ao trecho Pertile-A.Dorneles (RS) e 113 km aos trechos Licínio de Almeida-Urandi (73 km) e Espinosa-Monte Azul (40 km), ambos na Bahia. Em 1981, ficaram concluídos 109,8 km.

No que diz respeito à manutenção rotineira das linhas, racionalizada com a implantação da Conserva Cíclica Programada, bem como dos serviços mecanizados da Via, alcançou-se o seguinte resultado: 5.228 km de Revisão Total, correspondentes a 23% da extensão da malha.

A Capina Química na faixa de domínio foi aplicada em 11.170 km de linhas (5.835 ha de área tratada), correspondentes a 47% da malha.

- Materiais aplicados

Nos trabalhos relacionados com a Via permanente, foram aplicados os seguintes materiais, em números redondos:

. Pedra britada para lastro	1.070.000 m³
. Dormentes de concreto	143.000 u
. Dormentes de madeira	2.947.000 u
. Trilhos novos e usados (reemprego)	98.000 t
. Herbicida (capina química).....	140 t

Os hortos florestais da Empresa produziram 48.000 dormentes.

ELETROTÉCNICA

- Malha de bitola métrica

Na área de telecomunicações destacaram-se os serviços de reconstrução

de 119 km de linhas físicas e de reforma de outros 178 km, em diversos trechos da malha.

Na área de sinalização, tiveram prosseguimento obras e serviços ligados ao Programa de Implantação de Passagens de Nível Automáticas, estando em fase final de execução a montagem e instalação de equipamentos de proteção automática em 23 passagens de nível em Curitiba. Ainda neste campo, foi publicada a Norma sobre Proteção de Passagens de Nível, elaborada de comum acordo com os órgãos rodoviários federal e estaduais.

Na área de eletrificação, foi desativada a tração elétrica no trecho Arcos-Barra Mansa (SR.2), devido à sua inadequação ao tráfego pesado já existente e aos decorrentes resultados econômicos desfavoráveis.

- Malha de bitola larga

As atividades da área nesta parte do sistema relacionaram-se à implementação do Programa de Eletrificação do Triângulo Econômico Rio-São Paulo - Be Horizonte-PELTREC. Destacam-se, a seguir, as principais atividades desenvolvidas:

- Estudos operacionais

Foi concluído o projeto operacional da Ferrovia do Aço e de suas interligações com a malha existente.

- Eletrificação

. Sistema de Potência/Subestações

Projeto concluído para a Ferrovia do Aço, com definição das características técnicas da eletrificação e dimensionamento das demandas de energia a serem atendidas pela Light-Rio e CEMIG. Em fase de conclusão a análise dos efeitos da eletrificação ferroviária sobre o sistema primário daquelas Concessionárias, bem como os estudos de coordenação de isolamento, bondeamento e aterramento do sistema eletrificado. Fundamentado nesse sistema de potência, foi concluído o projeto básico das 11 subestações da Ferrovia do Aço.

. Alimentação Primária

Concluído o projeto básico da Linha de Transmissão de 138 kv alimentadora das subestações 8 a 11 da Ferrovia do Aço, a partir da subestação da Light-

Rio,de Saudade.

. Rede Aérea

Com a conclusão do projeto básico da Ferrovia do Aço, foi iniciado o projeto detalhado da rede aérea e programado o início das fundações para o primeiro trimestre de 1982, naqueles lotes com infra-estrutura concluída nesse período.

- Sinalização

Concluído o plano de vias e sinais da Ferrovia do Aço, à luz do projeto operacional e dos parâmetros fornecidos pelo projeto do sistema de potência. Concluído o projeto e iniciada a construção do Centro de Controle de Juiz de Fora para a sinalização da malha (CTC) e para a eletrificação da Ferrovia do Aço (CPC). Deu-se continuidade aos serviços referentes à sinalização do Ramal de São Paulo.

- Telecomunicações

Concluídas as especificações técnicas e iniciada a fabricação dos equipamentos do "link" de micro-ondas Jeceaba-Juiz de Fora e do cabo principal, a ser lançado ao longo da Ferrovia do Aço.

- Tração

Concluídas as especificações téncicas e as negociações para a aquisição de 35 locomotivas elétricas de 3,5 MW-180 t, de fornecimento GEC/VILLARES.

- Implantação

Concluído o planejamento da implantação dos sistemas de sinalização e telecomunicações,liberando-se,para a construção,as obras civis das estações de micro-ondas, "relay-rooms", terraplenagem das respectivas áreas e acessos viários e depósitos de Itutinga e Jeceaba.

- Formação de Pessoal

Concluído o Plano de Desenvolvimento de Pessoal-PELTREC, com vistas à formação do pessoal que se encarregará da operação e manutenção dos sistemas da Ferrovia do Aço,tendo sido iniciada a tomada das providências necessárias à sua implementação. Já está em execução o programa de formação de multiplicadores - Fase Preparatória no Brasil - com a participação de 23 engenheiros das áreas de tração, sinalização, telecomunicações e eletrificação.

TRANSPORTE METROPOLITANO

GENERALIDADES

O ano de 1981 assinalou a estruturação da Diretoria de Transporte Metropolitano-DTM, definindo-se as suas atribuições e a forma de sua participação.

Dentro de suas características e peculiaridades regionais, foram criadas a Divisão Especial de Subúrbios de São Paulo e a Divisão Especial de Transporte Ferroviário de Belo Horizonte.

Através das Coordenadorias, e em estreita colaboração com as Superintendências Regionais, a DTM prosseguiu no exercício de suas principais atribuições de gerir recursos, programar a execução de obras que visem a modernização / remodelação dos sistemas suburbanos existentes no Rio e em São Paulo (bitola larga eletrificada), Fortaleza (bitola métrica, tração diesel) e a implantação dos Sistemas de Trens Metropolitanos-STM, em Belo Horizonte, Recife e Salvador, bem como o remanejamento do sistema existente e a construção de ramais de carga substitutivos, inclusive o Ramal Industrial, em Porto Alegre.

Quanto a esta última cidade, cabe observar que a gestão dos investimentos, coordenação dos projetos e administração das obras de implantação do STM, estiveram afetas à Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre S/A-TRENSURB, empresa controlada pela RFFSA, constituida em abril de 80 especificamente para esse fim.

PRINCIPAIS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

ESTUDOS E PROJETOS

Ao fim do exercício, era a seguinte a posição dos principais estudos e projetos:

Fortaleza

Em conclusão o projeto básico do Sistema de Sinalização e Telecomunicações das Linhas Sul e Norte.

Recife

Concluída parte do Projeto do Sistema de Trens Metropolitanos, referente aos trechos Recife-Jaboatão e Coqueiral-TIP, a cargo do GEIPOT. Os projetos dos sistemas de eletrificação, sinalização e telecomunicações deverão estar concluídos no início de 82.

Concluído o levantamento topográfico e iniciado o projeto executivo do Pátio de Triagem e Formação de Trens e do Centro de Manutenção e Recuperação, do Cabo.

Elaborado o Plano de Ação Imediata, para melhoramentos na Linha Sul e reativação da Linha Werneck-Boa Viagem. Tal plano prevê duas etapas: na primeira, será duplicada a oferta de lugares no trecho Recife-Prazeres, constituindo-se no Sistema de Transição; na segunda, será contemplado o trecho Prazeres-Cabo.

Concluído o projeto de engenharia da nova estação de Prazeres, que atuará como terminal de integração ônibus-ferrovia.

Salvador

Elaborado o Plano de Ação Imediata 1981/1982 que introduz melhoramentos no trecho Calçada-Simões Filho, visando o transporte de 60.000 passageiros / dia, até dezembro/82.

Concluída a revisão e complementação do Projeto Executivo do Sistema de Trens Metropolitanos, no trecho Calçada-Simões Filho, a cargo do GEIPOT.

Belo Horizonte

Concluída parte do Projeto do Sistema de Trens Metropolitanos, referente ao trecho Central-Matadouro e Ramal de Barreiro, a cargo do GEIPOT. Os projetos dos sistemas de eletrificação, sinalização e telecomunicações deverão estar concluídos até março de 1982.

Observação: foi editada a 1a. Revisão do Plano de Implantação do Trem Metropolitano para as quatro Regiões Metropolitanas supracitadas.

Rio de Janeiro

Em elaboração o projeto de alteração no sistema de sinalização do trecho Madureira-Deodoro; concluído o projeto básico do sistema de sinalização entre D. Pedro II e Deodoro.

Em andamento os estudos para calibração dos relés e coordenação da proteção do sistema de 44KV e os projetos das subestações de Deodoro, Gramacho e Pavuna.

Concluídos os projetos das subestações de Augusto Vasconcelos e Nilópolis e das cabinas seccionadoras de Anchieta, Mesquita, Campo Grande Santíssimo, Honório Gurgel e Ramos; o projeto da reforma da rede aérea de 3 KV/cc do trecho Bangú-Santa Cruz e o projeto básico de telecomando de alimentação elétrica de tração.

Em edição a 3a. revisão do Plano de Modernização e Remodelação dos Subúrbios do Grande Rio.

São Paulo

Em conclusão o projeto das subestações de Ermelino Matarazzo e Itaquera e das cabinas seccionadoras de Jundiapeba, Roosevelt, Engº Goulart, Patriarca e Guaianazes, e em fase de contratação o projeto de telecomando de alimentação elétrica da rede aérea de tração.

Iniciado o projeto executivo das cabinas de rotas entre Roosevelt e Sebastião Gualberto e o estudo, pelo IPT-SP, das causas de avarias elétricas nas subestações de Tietê e Calmon Viana.

Em edição a 2a. revisão do Plano de Modernização e Remodelação dos Subúrbios da Grande São Paulo.

OBRAS

Fortaleza

Tiveram prosseguimento as obras de melhoramento do sistema suburbano existente. A posição, ao final do exercício, era a seguinte:

- Concluídos a duplicação da via no trecho Vila Pery-Parangaba e o fechamento longitudinal da faixa nas esplanadas de Mondubim, Vila Pery e Maracanaú.
- Construídas as segundas plataformas em Mondubim e Couto Fernandes e as plataformas provisórias em Álvaro Weyne, Antonio Bezerra, Caucaia, Conjunto Ceará, São Miguel e Jurema.

. Restaurada a via entre os Km 9 e 16 da Linha Tronco Norte.

Recife

Tiveram andamento as obras de ligação Prazeres-Lacerda. Ao final do exercício, haviam sido executados 70% de sua infraestrutura, estando em fase de aquisição os materiais para a superestrutura e em fase de licitação as obras de construção da estação de integração ônibus-ferrovia, em Prazeres.

Salvador

Iniciada a 1a. fase da implantação do Sistema de Trens Metropolitanos, através da execução do Plano de Ação Imediata 1981/1982, cujas obras, ao final do exercício, apresentavam a seguinte posição:

. Cadastrados 55% dos imóveis e benfeitorias a desapropriar, segundo o projeto final do Sistema de Trens Metropolitanos, a cargo do GEIPOT.

. Em fase final de execução a recuperação da Ponte de São João.

. Executada a infra-estrutura de uma via no trecho Alagados-Paripe.

. Concluída a reforma das estações de Periperi e Paripe; em andamento normal as obras de modernização e ampliação da estação de Calçada e a reforma das estações de Lobato, Almeida Brandão e Coutos.

. Iniciada a reforma da rede aérea de tração no trecho Calçada-Paripe e os serviços de iluminação dos pátios das estações de Lobato, Almeida Brandão e Coutos.

Belo Horizonte

Prosseguiram as obras de antecipação do Sistema de Trens Metropolitanos, já em fase de conclusão, apresentando a seguinte posição ao final do exercício:

. Variante do km 888 a 890 da Linha Belo Horizonte-Garças de Minas: desapropriada e totalmente desimpedida a faixa para implantação de 2 vias do Sistema de Trens Metropolitanos; as obras de infra e superestrutura, suspensas desde junho/81, deverão ser incluídas na licitação do lote Central-Eldorado, do Sistema de Trens Metropolitanos.

. Obras do Anel Rodoviário sobre a Variante: Viaduto V4 - concluído e entregue ao tráfego; Viadutos V3 e V2 - em execução a superestrutura e Viaduto V1 - em fase de conclusão.

. Remanejamento da Linha entre as estações Central e Calafate: em execução, com a conclusão prevista para abril de 1982.

. Passagem subterrânea do "Bus-Way" sob a linha férrea, próximo a Calafate: concluída.

Porto Alegre

Concluído e entregue ao tráfego o Ramal Industrial. As obras de implantação do STM estiveram a cargo da TRENSURB.

São Paulo

Deu-se prosseguimento aos trabalhos previstos no Plano Diretor, destacando-se as seguintes realizações:

. Via Permanente e Estações

. Construção de Novas Vias
Concluída a montagem da superestrutura da 3a. e 4a. Vias no trecho Roosevelt-Sebastião Gualberto e da 2a. via no trecho Manoel Feio - Calmon Viana.

. Remodelação da Via
Em andamento a remodelação total de 9,2 km de vias no trecho Roosevelt -Carlos de Campos.

. Obras de travessia e fechamento da faixa de domínio
Concluída a passagem inferior em Ribeirão Pires; em andamento as passarelas da rua do Curtume e de Suzano; executados 7.200m de muros de fechamento, cercas e alambrados nas linhas e estações da Zona Leste e no trecho Santos-Jundiaí.

. Construção e Reforma de Estações
Em conclusão a reforma geral da Estação da Luz e em andamento a reconstrução das Estações de Francisco Morato, São Miguel Paulista e Guaianazes. Concluídos o alteamento e ampliação das plataformas em 20 estações na linha da Zona Leste.

. Eletrificação

Concluída a reforma da rede aérea na Variante de Poá e entre Sebastião Gualberto e Engº São Paulo.

Concluída a substituição do cabo mensageiro entre Carlos de Campos e Arthur Alvim, perfazendo um total de 14.400m remodelados, no trecho Roosevelt-Arthur Alvim.

Concluídas a eletrificação das novas vias entre Roosevelt e S. Gualberto (em fase de testes finais) com o lançamento de 12.000m de rede aérea, e a eletrificação da nova via entre Manoel Feio e Calmon Viana (já testada), com o lançamento de 8.000m de rede aérea.

Iniciada a construção das subestações de Itaquera e Ermelino Matarazzo e das cabinas seccionadoras de Engº Goulart, Patriarca, Guaianazes, Jundiapeba e Roosevelt.

. Sinalização

Implantação do ATC no trecho Stº André-Campo Grande. Concluída a ligação do último trecho de Ribeirão Pires a Rio Grande da Serra.

Em fase de contratação o projeto executivo e importação do equipamento para reformulação da cabina de rotas entre Roosevelt e Sebastião Gualberto.

Em conclusão a implantação do ATC no trecho Manoel Feio-Calmon Viana.

. Telecomunicações

Implantação do serviço de rádio: concluída a 1a. etapa, estando ativados todos os equipamentos fixos e móveis nos trechos Roosevelt-Mogi e Santos-Jundiaí.

Reformulação das telecomunicações: concluída a instalação de vídeo na Estação da Luz. Em aquisição os materiais para aumento da capacidade de tráfego telefônico e telegráfico.

Rio de Janeiro

Prosseguiram os trabalhos de melhoramentos previstos dentro do estabelecido pelo Plano Diretor, cumprindo assinalar:

. Via Permanente e Estações

. Construção de Novas Vias

Execução de 1.400m de infra e superestrutura em bitola larga, via singela, na variante de acesso à nova ponte do Canal de São Francisco.

Ligação Ambaí-Campos Elíseos (24km): concluída a linha em bitola mista 1,60 x 1,00 m, inclusive os desvios de transbordos em Miguel Couto e Baduc. Em andamento 4 pontes ferroviárias: duas sobre o Rio Iguaçú e duas sobre o Canal de Sarapuí.

. Remodelação a Renovação da Via

Foram remodelados 13 km de via permanente em bitola larga e 1 km em bitola estreita. Foram renovados 8 km de via.

. Construção e Reforma de Estações.

Em conclusão a estação de Cosmos; concluída a estação de Gramacho.

. Eletrificação

Concluídas as subestações de Nova Iguaçú e Madureira e as cabinas seccionadoras de Piedade, Sampaio e Bento Ribeiro, que já se encontram em operação normal.

Em andamento a construção e montagem das cabinas seccionadoras de B.Roxo, C.Vidal e Realengo, e das subestações de D.Pedro II e Bangú.

Concluída e entregue à operação, a reforma da subestação de Mangueira, que passou de subestação retificadora a subestação abaixadora/retificadora.

. Sinalização e Telecomunicações

Prosseguem os serviços de modernização das instalações existentes,estando em andamento a importação de materiais a serem empregados na multiplexação das Linhas Auxiliar e Leopoldina. Concluída a sinalização para remanejamento do Plano de Vias entre Cascadura e Madureira.

. Oficinas de Manutenção

Em andamento os serviços de drenagem superficial e de terraplenagem da oficina de Paciência.

MATERIAL RODANTE

Os principais eventos ocorridos nesta área,durante o exercício, foram os seguintes:

Rio de Janeiro

. Recebimento de 38 Trens Unidades Elétricos (TUE's) novos, do total de 150 encomendados à Industria Nacional.
. Remodelação de 10 TUE's da Série 400.
. Remodelação de 1 TUE da Série 200 (protótipo), que se acha em fase de teste.
. Instalação da sonorização nos TUE's novos recebidos.

São Paulo

. Concluídas as negociações com a FEPASA para o repasse de 20 TUE's novos da Série Eletrocarro.

Belo Horizonte

. Contratada a aquisição de 25 TUE's novos.

Fortaleza

. Recebidos 6 novos carros de aço PIDNER.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O transporte de passageiros (inclusive não pagantes), em cada Região Metropolitana(1), é apresentado a seguir, comparado ao transporte havido em 1980.

Milhares de Passageiros

REGIÃO METROPOLITANA	1980	1981	VARIAÇÃO (%)
Fortaleza	3.753	4.483	+ 19.5
Recife	9.886	11.883	+ 20,2
Salvador	2.524	2.519	- 0,2
Belo Horizonte	4.055	4.209	+ 3,8
Rio de Janeiro	185.149	196.346	+ 6,0
São Paulo	160.706	160.328	- 0,2
Porto Alegre	431	406	- 5,8
TOTAL	366.504	380.174	+ 3,7

O percentual de passageiros não pagantes, em 1981, foi de cerca de 3%.
(1) Não inclui os serviços suburbanos de Juiz de Fora, Baurú e Curitiba.

INVESTIMENTOS

Os investimentos nesta área, no exercício, atingiram o montante de Cr$ 23,8 bilhões, dos quais Cr$ 8,5 bilhões (35,7%) foram recursos provenientes do Programa de Mobilização Energética - PME. As regiões do Rio de Janeiro e São Paulo responderam por 82,8% dos recursos utilizados. A distribuição pelas diversas Regiões Metropolitanas é mostrada a seguir, comparada à do ano anterior.

Cr$ 81 x 10^6

REGIÃO METROPOLITANA		EXECUÇÃO 1980	EXECUÇÃO 1981	VARIAÇÃO (%)
Fortaleza		109	98	- 10,1
Recife		684	779	+ 13,9
Salvador		46	879	+1910,9
Belo Horizonte		785	1.800	+ 129,3
Porto Alegre (1)		680	547	- 19,6
Rio de Janeiro	OBRAS	5.109	3.068	- 39,9
	TUE's	19.823	15.022	- 24,2
	TOTAL	24.932	18.090	- 27,4
São Paulo	OBRAS	890	1.611	+ 81,0
	TUE's	-	-	-
	TOTAL	890	1.611	+ 81,0
TOTAL	OBRAS	8.303	8.782	+ 5,8
	TUE's	19.823	15.022	- 24,2
TOTAL GERAL		28.126	23.804	- 15,4

(1) Apenas Ramal Industrial

PLANEJAMENTO

GENERALIDADES

No transcorrer do ano, a área de planejamento da RFFSA caracterizou-se por uma nítida divisão de ações, entre a administração orçamentária da Empresa e a administração da melhoria de seus métodos e base técnica de decisão.

Assim é que, por um lado executou-se um orçamento sensivelmente dentro dos limites programados, e por outro lado introduziu-se em larga escala sistemas já depurados ao nível de planejamento estratégico, custos, estatística e orçamento.

ESTUDOS E PROGRAMAS

Os maiores esforços envidados nesta área foram dirigidos ao aprimoramento da base técnica de decisão da Empresa, mormente no que diz respeito ao seu Programa de Investimentos e ao desenvolvimento e implantação de instrumentos de planejamento e contrôle empresarial a diversos níveis.

No campo dos Estudos Técnicos e Econômicos - destacaram-se os estudos promovidos no âmbito do grupo de trabalho GEIPOT/RFFSA/ENGEFER, objetivando a identificação e avaliação técnico-econômica de um Programa Global de Modernização e Expansão do Sistema Ferroviário da RFFSA, consoante orientação do Ministério dos Transportes. Entre os trabalhos realizados, merecem referência especial o Estudo de Viabilidade do Projeto de Restauração da Malha do Estado do Paraná e os estudos básicos necessários à avaliação econômica de rotas e empreendimentos selecionados (Tronco Sul, Garças de Minas - Barra Mansa, Sete Lagoas - Costa Lacerda, Sete Lagoas - Mapele, Pátios de Volta Redonda). Concluiu-se ainda, no exercício, o anteprojeto de engenharia para melhoramentos no Ramal de Guarapuava (Engº Gutierrez-Guarapuava).

No que diz respeito a Planos e Programas, cabe ressaltar, além da elaboração e acompanhamento do Programa de Trabalho da RFFSA, os progressos alcançados na operação e aperfeiçoamento do Modelo Financeiro, com vistas ao planejamento financeiro de longo prazo.

Finalmente, graças à implantação em 1980 do Sistema de Cálculos de

Custos no Computador, pôde a área de custos, em 1981, apresentar com maior rapidez e confiabilidade, em prazos menores e com projeções para pequenos períodos, os custos por tipos de Serviços (Cargas, Passageiros Interior e Subúrbios).

Destaca-se ainda na área de custos o aprimoramento do processo de apuração dos custos de transporte ferroviário por trechos, já implantado na Superintendência Regional Curitiba, onde foram emitidos relatórios trimestrais em 1981. Nas demais Superintendências Regionais, o processo encontra-se na fase de levantamento dos parâmetros operacionais.

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

As atividades da área de Orçamento, durante o exercício de 1981, foram caracterizadas por uma maior preocupação com o desenvolvimento de novos métodos de trabalho, a par da execução das atividades rotineiras da área. Nesse sentido, deve ser destacado o esforço dispendido com relação ao Orçamento de Custeio, ao se conceber e testar uma nova sistemática de programação e controle orçamentário, através da utilização de computadores.

Cabe salientar algumas outras atividades que marcaram a atuação desta área, tais como: a) as melhorias implantadas no SISCAP, b) o Curso de Programação Orçamentária", ministrado, no período de 25/08 a 02/10, a um grupo de Técnicos de Contabilidade da A.G. e voltado para a formação de "Técnicos em Orçamento" e, c) a implantação dos sistemas de "Programação do Orçamento de Custeio por Contas", e do "Sistema de Acompanhamento e Contrôle do Orçamento de Custeio-Atividade," a nível de Superintendência de Produção.

ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS

De acordo com a orientação do Ministério dos Transportes, e especialmente de sua Secretaria de Modernização Administrativa, esta área deu continuidade ao Programa Nacional de Desburocratização no âmbito de toda a RFFSA, em consonância com as diretrizes emanadas para a execução do Programa, com a participação da área de Desenvolvimento de Pessoal.

Na área organizacional, cabe assinalar a estruturação da Diretoria de Transportes Metropolitanos e das Divisões Especiais de Subúrbios de São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, além da simplificação da infra-estrutura da Administração Geral, das Superintendências Regionais Curitiba e Porto Alegre e das áreas administrativas das Superintendências Regionais Belo Horizonte, Rio

de Janeiro e São Paulo.

Destaca-se ainda a elaboração do Manual de Comunicação Escrita e do Manual de Atribuições da Diretoria de Planejamento.

DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO

Dentro do Programa RFFSA/Japan Railways Tecnical Service, as atividades mais destacadas do Departamento Geral de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, em 1981, objetivaram:

- o estabelecimento de Padrões e Critérios para Manutenção da Via;
- a modernização do Sistema de Controle e Gerenciamento do Estado da Via;
- o estabelecimento do Sistema de Inspeção de Acidentes Envolvendo Descarrilamento e Medidas Preventivas;
- a investigação da Estabilidade do Movimento dos Trens; e
- o estabelecimento do Plano de Desenvolvimento Tecnológico da RFFSA.

Além dessas, outras atividades foram desenvolvidas, entre as quais ressaltam-se:

- elaboração de Testes de Laboratório para homologação de dormentes de concreto protendido;
- ação conjunta com a Cooperação Técnica do Japão (JICA) visando a melhoria do Sistema Energético da Via Permanente e Estações da Sinalização e Comunicação e do Material Rodante, no âmbito da Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio, e
- pesquisas e ensaios sobre focos de incêndio de ordem elétrica ou externa (convênio CNPq/METRÔS/RFFSA/FEPASA/FABRICANTES).

ESTATÍSTICA

As atividades desta área, no decorrer do ano de 1981, visaram a homogeneização da informação estatística no âmbito da Empresa, tendo sido dado prosseguimento à coleta, análise e divulgação das estatísticas, tanto da RFFSA como do Sistema Ferroviário Nacional, salientando-se a apresentação mensal dos resultados do transporte de cargas e passageiros da RFFSA, possibilitando aos Dirigentes da Empresa a tomada de decisões em tempo hábil, e o desenvolvimento

de trabalhos objetivando o aproveitamento das novas técnicas de processamento de dados para permitir o levantamento de dados indispensáveis à boa gestão da Empresa.

DOCUMENTAÇÃO

O Setor Geral de Documentação, em 1981,além de suas atividades de rotina, participou dos projetos do Sistema de Informações de Transporte, conduzidos pelo Ministério dos Transportes, tendo ainda atuado na coordenação dos serviços de documentação e micro-filmagem na Empresa, tendo como resultados a microfilmagem de documentos do Departamento Geral de Centralização Contábil e do Setor Geral de Administração de Pessoal,além da implantação do Núcleo de Microfilmagem da Superintendência Regional Recife-SR.1 e o projeto de implantação do Centro de Microfilmagem da Superintendência Regional Curitiba - SR.5.

MATERIAL

No ano de 1981, a área de Material deu prosseguimento à execução dos programas elaborados com o fim de aperfeiçoar a metodologia de trabalho e consolidar a unificação dos procedimentos administrativos de seus órgãos integrantes, de modo a maximizar, dentro das condições possíveis, seu rendimento e produtividade, bem como, mercê desses novos fatores, obter a redução dos custos inerentes às atividades exercidas nas áreas de Material das Regionais, Divisões Especiais e Administração Geral.

Em face dessas diretrizes, as atividades da área, em 1981, foram dirigidas, prioritariamente, como o haviam sido no ano anterior, para a consecução dos seguintes objetivos:

- Desenvolver o Subsistema de Material (Controle Gerencial), a fim de elevar o nível de conhecimento dos estoques físicos de materiais e de suas aplicações na RFFSA, para que as aquisições necessárias às reposições possam ser feitas com a maior antecedência possível, sem risco de paralizar o desenvolvimento normal de serviços ou imobilizar material rodante ou de tração.

- Intensificar a execução do programa de reformas das instalações de Almoxarifados e Depósitos, para melhor conservação e controle dos materiais neles estocados, e

- Alienar, tanto quanto possível, os materiais inservíveis e os bens patrimoniais móveis desnecessários à RFFSA.

LICITAÇÕES

A Comissão Permanente de Licitação (CPL), no desempenho de suas funções, promoveu 243 licitações, sendo 174 Convites, 66 Tomadas de Preço e 3 Concorrências Públicas, além de 306 Dispensas de Licitação. Tais processos licitatórios atingiram os seguintes valores:

Cr$ 10^6

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	MERCADORIA IMPORTADA ADQUIRIDA NO MERCADO NACIONAL	MERCADO EXTERNO
INVESTIMENTOS	643	-	-
CUSTEIO	301	0.6	0.05

TOTAL: Cr$ 944,7 milhões

COMPRAS

A área de compras deu ênfase, em 1981, ao aprimoramento do gerenciamento físico-financeiro das aquisições, a partir da emissão do documento de compra, visando o recebimento dos materiais adquiridos, rigorosamente dentro dos prazos, qualidade e orçamentos estipulados.

No exercício de 1981, foram formalizados, no âmbito da AG, documentos de aquisição (compras centralizadas), no montante de Cr$ 7.241 milhões, conforme discriminado a seguir:

Cr$ 10^6

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)
CUSTEIO	757	182	49
INVESTIMENTO	411	6	5.836
T O T A L	1.168	188	5.885

* Taxa média do dólar - 1 US$ = Cr$ 90,00

Dos contratos de aquisição e demais pedidos de compra assinados em 1981 e em anos anteriores (ainda vigentes) foram recebidos materiais e equipamentos que, no total, atingiram o valor de Cr$ 29.448 milhões, na forma a seguir indicada:

Cr$ 10^6

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)
CUSTEIO	810	182	930
INVESTIMENTO	20.985	6	6.535
TOTAL	21.795	188	7.465

(*) Taxa média do dólar - 1 US$ = Cr$ 90,00

No quadro a seguir, figuram as quantidades e os valores das aquisições formalizadas em 1981, referentes aos materiais e equipamentos que mais de perto interessam à operação ferroviária ao mesmo tempo em que, na última coluna do mesmo quadro, são indicados valores que foram liberados em 1981, em virtude de compras realizadas nesse ano e em outros anteriores.

NATUREZA DO MATERIAL	AQUISIÇÕES FORMALIZADAS EM 1981		RECEBIMENTOS POR AQUISIÇÕES EM 1981 E EM ANOS ANT. (INCLUSIVE REAJUSTE)	
	QUANT.	Cr$ 10^6	QUANT.	VAL. LIBERADO Cr$ 10^6
AUTOS DE LINHA	05	68	16	176
CARROS DE PASSAGEIROS	-	-	06	35
LOCOMOTIVAS	-	-	59	8.866
TRENS UNIDADE ELÉTRICOS	-	-	40	12.204
VAGÕES	-	-	24	117
TRILHOS E ACESSÓRIOS(1)	-	468	-	916
TOTAL	-	536	-	22.315

(1) - Inclusive Aparelhos de Mudança de Via

A área de incentivos fiscais, no ano de 1981, teve atuação nos seguintes casos:

- extensão, pelo prazo de um ano, da isenção do Imposto de Importação para as partes e peças complementares para locomotivas;
- prorrogação, junto à CACEX, do prazo de validade dos Acor

dos de Participação para fornecimento de locomotivas até 30.08.82 e de Trens-Unidade Elétricos até 31.12.84 e,

- prorrogação da validade do Decreto-Lei nº 1627, de 02.06.78, que isenta do pagamento do Imposto de Importação e Imposto Sobre Produtos Industrializados as partes e peças complementares para a fabricação de 120 TUE's. Este assunto ainda não foi concluído, tendo já sido encaminhado ao Ministério da Fazenda.

Em 1981 não houve assinatura de nenhum contrato promovido através do Acordo de Participação da Indústria Nacional ou de Concorrência Pública Internacional que permitisse, junto aos órgãos da Receita Federal e Estadual, a concessão de incentivos fiscais. No entanto, foi obtida a extensão, para os subfornecedores, dos benefícios fiscais concedidos em anos anteriores, da ordem de Cr$ 33 milhões, significando para a RFFSA uma economia de aproximadamente 21%.

Quanto às aquisições contratadas nos anos anteriores e amparadas pelos benefícios fiscais, que tiveram suas entregas e faturamento no exercício de 1981, a economia obtida, em termos de redução de desembolso, foi da ordem de Cr$ 9.312,5 milhões.

Paralelamente, teve prosseguimento, em 1981, a adoção de medidas tendentes a reduzir tanto quanto possível as importações, mediante criação, junto aos fabricantes, de estímulos à nacionalização de materiais e equipamentos para a produção no mercado nacional, propiciando a formalização de processos de aquisição nesse mercado no valor de Cr$ 80 milhões.

Pode-se citar ainda como dado relevante em 1981 as gestões realizadas junto à Secretaria da Receita Federal visando a transformação do Armazém de Transferência de Mercadoria recebida do exterior em Depósito Alfandegado Público-DAP, o que evitará o pagamento de armazenagem durante o processo de desembaraço aduaneiro. Espera-se que a autorização de funcionamento seja concedida no início de 1982, para operar, a princípio, com cargas acondicionadas em "containers".

PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS

Face à limitação dos recursos orçamentários, a diretriz desta

área foi a máxima utilização dos estoques. Isto foi possível através do aprimoramento do controle gerencial centralizado desse estoque, com base no Inventário Físico de Materiais realizado em dezembro/80 em todos os Almoxarifados da RFFSA, e nos Relatórios de Consolidação da Posição de Estoque, a nível nacional, que possibilitaram efetuar remanejamentos entre as diversas Unidades Administrativas, reduzindo sensivelmente o volume de novas aquisições.

Instituído como tarefa rotineira anual, o Inventário Físico de Materiais, com a experiência de sua primeira realização em dezembro de 1980, mereceu tratamento especial no ano de 1981, sendo transformado em sistema computacional, permitindo maior segurança, confiabilidade e facilidade na obtenção dos dados, propiciando ainda a identificação de elevado número de itens de materiais obsoletos e sem movimentação.

De um valor de estoque que se aproxima dos 13,5 bilhões de cruzeiros, exerce a Diretoria de Material controle sobre 60%, percentual este que gradativamente se elevará com a inclusão de novas famílias (grupos) de materiais no decorrer de 1982, tais como as de peças sobressalentes para locomotivas e Trens-Unidade Elétricos, GM-CATERPILLAR-WABCO dentre outras, de grande importância estratégica e valor nos restantes 40%.

Entre as principais atividades executivas levadas a efeito em 1981, podem ser citadas:

- recodificação e consolidação, a nível nacional, dos grupos de materiais de transformação metálica e peças sobressalentes ALCO POWER INC.;
- preparação, para recodificação e consolidação a nível nacional no transcurso de 1982, dos Grupos de Peças Sobressalentes (12.000 itens) GM, WABCO, CATERPILLAR e de materiais elétricos;
- reestruturação do Subsistema de Material com a implantação de um novo módulo de cadastro e início do desenvolvimento do módulo restante de controle físico/contábil de estoque;
- introdução de melhoria, com a concepção de um sistema calcado em processamento de dados, no Inventário Físico de Materiais, cuja realização ocorreu na segunda quinzena de outubro de 1981 em todos os Almoxarifados da RFFSA;
- prosseguimento dos investimentos em Almoxarifados, (14 mi

lhões de cruzeiros), com melhoria de suas instalações, propiciando maior racionalização em seus serviços pelo uso de equipamentos apropriados (empilhadeiras, prateleiras, etc.).

COMPRAS DA RFFSA (Total)

Os documentos de compra emitidos pela RFFSA, em 1981, atingiram o valor de Cr$ 32,059 milhões (contra Cr$ 17.050 milhões em 1980), conforme discriminado a seguir:

Cr$ 10^6

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO
CUSTEIO	21.906	153	55
INVESTIMENTO	2.373	13	7.556
TOTAL	24.279	169	7.611

ESTOQUES DA RFFSA

. Valor em dezembro/81 - Cr$ 13,7 bilhões (aumento de 73,2% em relação ao mesmo mês de 1980, em valor nominal).

. Aplicação jan/dez/81 - Cr$ 40,2 bilhões (acréscimo de 129,0% em relação ao ano anterior, em valor nominal).

. Rotatividade média geral/81 3,37

. Índice de cobertura (dez/81) 1,76

CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ANOS	ÓLEO DIESEL (10^3 litros)	ÓLEOS COMBUSTÍVEIS (toneladas)	GASOLINA (10^3 litros)	LUBRIFICANTES (10^3 litros)
1980	415.796	14.050	4.006	(*)
1981	387.175	10.911	3.499	8.830

(*) Este dado é apresentado pela primeira vez para o exercício de 1981.

VENDA DE MATERIAIS INSERVÍVEIS E BENS PATRIMONIAIS MÓVEIS

O valor desta venda que atingiu praticamente a meta estabelecida para o ano foi de Cr$ 825 milhões, assim discriminados:

- Materiais inserviveis : Cr$ 797,5 milhões

- Bens Patrimoniais Móveis: Cr$ 27,5 milhões

PATRIMÔNIO

GENERALIDADES

As atividades da área de Patrimônio da RFFSA foram direcionadas, durante o exercício de 1981, para dois principais objetivos:

- Aperfeiçoar os instrumentos de controle.
- Elevar a receita patrimonial da Empresa.

Para tal fim, necessário seria, como ainda o é, elevar a eficácia do sistema, através da adequada reorganização dos seus órgãos técnicos e administrativos. Neste sentido, estudos foram desenvolvidos, juntamente com a Diretoria de Planejamento, culminando com a aprovação, pela Diretoria Executiva da Empresa, das estrutura e infraestrutura organizacionais de quase todo o Sistema Patrimônio, em consequência do que se pode antever o aumento de sua eficácia nos próximos anos, graças à maior integração entre os órgãos técnicos da Administração Geral e os dos órganismos regionais e metropolitanos (passaram a ter o mesmo modelo de organização) e à maior presença da administração patrimonial ao longo da extensa faixa de domínio da RFFSA.

PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA

A área de Patrimônio incorporou ainda aos seus objetivos de 1981, a implementação do programa (originário do Ministério dos Transportes) de Preservação da História Ferroviária Brasileira - PRESERVE.

O grande evento neste campo foi a inauguração, a 28 de agosto de 1981, do Museu Ferroviário de São João Del Rei, com aproveitamento das instalações da centenária E.F.Oeste de Minas.

Foram ainda definidas as "Diretrizes para a instalação de Centros de Preservação da História Ferroviária", e realizados os estudos iniciais e projetos de arquitetura para a instalação dos Centros de Fortaleza, Rio de Janeiro, Curitiba e São Leopoldo (RS), além de estudos para a ampliação do Museu do Trem de Recife.

CONTROLE DE BENS PATRIMONIAIS

Durante o ano deu-se continuidade aos seguintes projetos, afetos a es

ta área:

- Projeto Sistema Ativo Fixo

Objetivo: Possibilitar o efetivo exercício, nos diversos níveis gerenciais da Empresa, dos encargos relativos à Administração Patrimonial, através do desenvolvimento e implantação na Empresa de um Sistema Administrativo orientado para o processamento de dados e visando: a) manter constantemente atualizado o Cadastro de Bens Patrimoniais da Empresa; b) gerar os lançamentos contábeis pertinentes e c) fornecer às diversas áreas da Empresa informações relevantes ao planejamento de suas atividades. Para fins de desenvolvimento,o Sistema foi dividido em 4 módulos:

. módulo de cadastramento;
. módulo de unitização de obras;
. módulo de correção monetária e depreciação; e
. módulo de administração patrimonial.

Durante o exercício de 1981 foram completados o projeto conceitual, o projeto final (normas administrativas e sistema de processamento de dados) e a implantação regional do Módulo de Cadastramento, assim como o projeto conceitual e as normas administrativas referentes ao Módulo de Unitização de Obras e ao Módulo de Depreciação e Correção Monetária, destacando-se as seguintes tarefas:

. elaboração, edição e implantação na Empresa do Manual de Normas Administrativas do Controle de Bens Patrimoniais;

. elaboração, edição e implantação na Empresa do Manual do Chefe de Unidade Executiva;

. desenvolvimento, em programa de trabalho conjunto com a Diretoria de Controle, de um sistema em processamento de dados para manutenção do Cadastro de Bens Patrimoniais,capaz de atender às necessidades gerenciais e à legislação específica vigente (Imposto de Renda e Lei das S/A);

. realização de amplo programa nacional de esclarecimento, conscientização e treinamento das diversas gerências da Empresa, principalmente na área administrativa, com relação à importância e necessidade da efetiva execução da Administração Patrimonial e com apoio de um Sistema apropriado — Sistema de Ativo Fixo — em perfeita integração com outros Sistemas Administrativos /Financeiros, já em produção na Empresa, em particular o Sistema de Administração de Material, Sistema Contábil e Sistema de Coordenação e Acompanhamento

de Projetos (SISCAP).

- Projeto Cadastro Técnico

Objetivo: possibilitar o fornecimento às áreas técnico-operacionais da Empresa, de informações cadastrais relevantes ao planejamento de suas atividades, realizando levantamentos técnicos e a regularização cartorial dos bens constantes do Cadastro de Bens Patrimoniais.

Tiveram prosseguimento no exercício as atividades referentes à organização do Cadastro Técnico Imobiliário, iniciado com a realização de trabalhos de revisão de campo das informações e classificações das edificações e terrenos desvinculados da operação ferroviária.

- Variação do Imobilizado Técnico

O valor líquido do Imobilizado Técnico, exceto investimentos a incorporar, que em 31.12.80 era de Cr$ 579,2 bilhões, alcançou, em 31.12.81, o valor de Cr$ 1.157,3 bilhões, conforme discriminado a seguir:

Cr$ 10^6

DISCRIMINAÇÃO	1980	1981
Via Permanente, Edifícios e Instalações.....	472.422	930.581
Equipamentos de Transporte Ferroviário.....	94.295	204.758
Outros Equipamentos de Transportes.....	588.	1.065
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas.....	6.198	10.723
Outras Imobilizações Tangíveis.....	5.715	10.181
TOTAL.....	579.218	1.157.308

As variações evidenciadas no período de 31.12.80 até 31.12.81 são decorrentes das mutações patrimoniais ocorridas no período e das quotas de depre

preciação e correção monetária correspondentes.

OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS

- Atividades de Organização

Deu-se continuidade a 5 Projetos, a saber:

- Projeto Moradias

Objetivo: implantar, nas SR e CES, as "Instruções para Cessão de Uso de Imóveis Residenciais pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A", estabelecer o controle da receita proveniente das Permissões de Uso de Moradias e proceder a estudos de aperfeiçoamento das citadas Instruções.

Realização: durante o exercício de 1981 foram implantadas as citadas Instruções na SR1; quantificadas as moradias alienáveis da SR5, e realizados estudos para a revisão das instruções em vigor, como parte do trabalho de elaboração do "Manual de Organização e Procedimentos de Exploração Patrimonial".

- Projeto SACREP

Objetivo: normalizar o fluxo de arrecadação proveniente da alienação e da exploração econômica de bens patrimoniais imobiliários, através da implantação e operação do "Sistema de Arrecadação e Controle das Receitas Patrimoniais-SACREP".

Realização: foi executada e implantada a fase de otimização, ou seja, a etapa que trouxe maior segurança e rapidez ao Sistema. Desde o início deste projeto, foram executadas as seguintes etapas:

. elaboração do programa de computador do sistema.

. elaboração dos Manuais de Usuário e de Produção.

. implantação parcial do Módulo referente à receita de Exploração.

- Projeto Publicidade

Objetivo: aproveitar os espaços disponíveis, no âmbito das instalações da Empresa, para a exploração de publicidade.

Realização: foi orientada a implantação de um projeto-piloto na Divisão Es

pecial Subúrbios do Grande Rio.

- Projeto de Alienação de Imóveis

Objetivo: aperfeiçoar e agilizar os procedimentos relacionados com a alienação dos bens imóveis desnecessários à operação ferroviária.

Realização: procedeu-se à revisão do critério de reajustamento, com adoção de novos parâmetros, dos débitos referentes aos imóveis alienados. Foi iniciada a elaboração do "Manual de Alienação de Imóveis".

- Projeto de Aquisição de Imóveis

Objetivo: aperfeiçoar e agilizar os procedimentos relacionados com a aquisição de imóveis necessários à operação ferroviária.

Realização: foi iniciada, no exercício, a elaboração do Manual de Aquisição de Imóveis.

- Atividades Executivas

. Exploração Patrimonial

A receita de exploração arrecadada em 1981 foi de Cr$681,4 milhões, significando um aumento de arrecadação proporcionalmente maior que a evolução dos índices das ORTN.

ANOS	Nº DE TERMOS	RECEITA - CR$ 10^6
1980	23 330	286,5
1981	23 184	681,4

Mais de 70% desta receita foi devida à locação de moradias (41,1%) e de imóveis para fins comerciais (32,4%).

. Aquisições e Alienações

O movimento registrado em 1981 foi o seguinte, comparado a 1980:

OPERAÇÃO	1980		1981	
	Nº DE IMÓVEIS	VALOR (CR$ 10^6)	Nº DE IMÓVEIS	VALOR (CR$ 10^6)
Alienação	115	1.135	241	1.820
Aquisição	770	397	31	290

Desse total de alienações, Cr$ 1.349 milhões corresponderam a operações realizadas com a REFER.

Neste sentido, cumpre registrar o fato de que, dentre os terrenos adquiridos à Rede por aquela Fundação, alguns se destinam ao seu programa de assistência habitacional, como o Horto de Embiruçú, onde serão construídas cerca de 2.500 unidades habitacionais para ferroviários, e o terreno de Barreiros (BH-MG), com uma área de 7000 m², para o qual já foram iniciados estudos de edificação de um outro conjunto habitacional.

A alienação destes imóveis constitui-se, em realidade, no início de uma série de operações imobiliárias da Rede com a REFER, através das quais aquela Fundação, na condição de Agente Promotor do BNH, deverá:

- adquirir áreas de terras, disponíveis nas diversas Regionais da Empresa, para construção de conjuntos habitacionais destinados aos ferroviários, especialmente aos de baixa renda, e
- intermediar a alienação dos imóveis residenciais da RFFSA, considerados desnecessários aos serviços da Empresa, aos seus próprios ocupantes, preferencialmente.

Dentro deste enfoque pode-se registrar o início de negociações, no ano de 1981, para alienação à REFER de duas grandes áreas de terras localizadas em Baurú (SR.4) e Recife (SR.1), e a realização dos primeiros estudos para a alienação, aos seus próprios ocupantes, das unidades habitacionais que hoje constituem os Conjuntos Habitacionais Presidente Dutra (SR.4) e de Afogados (SR.1).

PESSOAL

GENERALIDADES

A área de pessoal esteve voltada para o gerenciamento dos recursos humanos da Empresa, fator básico e imprescindível de seu processo de desenvolvimento empresarial.

Neste sentido, sua ação, no decorrer do exercício, caracterizou-se pelos seguintes aspectos:

- Redução e renovação do quadro de pessoal.
- Qualificação profissional dos empregados.
- Formação de mão de obra.
- Administração e acompanhamento do Plano de Classificação de Cargos, e
- Assistência ao empregado, através das áreas de segurança do trabalho, de saúde ocupacional e de serviços sociais.

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

- Capacitação Profissional

A capacitação do pessoal manteve-se como atividade fundamental, na medida em que objetivou a melhor preparação da mão de obra alocada aos vários serviços empresariais. Durante o exercício foram levados a efeito 59.506 treinamentos, sendo 59.472 no País e 34 no exterior.

Continua em execução o convênio de isenção parcial das contribuições devidas ao SENAI, sendo os recursos decorrentes aplicados, preferencialmente, na aprendizagem industrial de menores e treinamento operacional. Em 1981, estiveram matriculados 1988 aprendizes menores, tendo 500 concluído seus cursos.

Dessa maneira, a RFFSA prepara a sua própria mão de obra técnica, ajustada às suas necessidades e características de empresa ferroviária, gerando ainda, eventualmente, excedentes de bons profissionais que vão suprir as necessidades do mercado de trabalho, na área de mão de obra qualificada.

Além da execução desses serviços, a área de Desenvolvimento de Pessoal realizou atividades de Planejamento Educacional, Educacional Operacional e Psi

cologia Organizacional. Entre essas atividades, cabe salientar a intensificação do processo de revisão psicológica periódica do pessoal vinculado à segurança do tráfego. No decorrer de 1981, 4.600 empregados foram submetidos a esse tipo de revisão.

Outra atividade fundamental para a Empresa, em razão da rotatividade verificada em algumas classes profissionais, refere-se ao recrutamento externo e seleção de candidatos. No exercício recem findo, foram recrutados cerca de 43.500 candidatos, dos quais 10.157 foram submetidos ao processo seletivo.

ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

- Efetivo de Pessoal

Dando sequência à política assentada, a Empresa vem procurando encontrar o ponto de equilíbrio entre a necessidade real de mão de obra e o seu efetivo de pessoal contratado.

O efetivo de pessoal, em 31 de dezembro de 1981, situou-se em 88.325 empregados, com a redução líquida de 1.095 empregados (-1,2%) sobre a posição, na mesma data, em 1980, que era de 89.420 empregados.

A evolução do efetivo de pessoal nos últimos cinco anos, comparada com o efetivo registrado em 1963 (tomado como referencial), em números redondos, foi a seguinte:

ANOS	EFETIVO	VARIAÇÃO	ÍNDICES 1963=100
1963	155.000	-	100
1977	93.000	- 62.000	60
1978	95.000	+ 2.000	61
1979	95.000	-	61
1980	89.000	- 6.000	57
1981	88.000	- 1.000	57

- Plano de Classificação de Cargos

A classificação de cargos, formalmente representada pelo Plano de Classificação de Cargos, continua sendo objeto de constantes e contínuos estudos, visando adequá-lo às reais necessidades empresariais e, em especial, mantê-lo como instrumento dinâmico da Administração de Pessoal. Estudos tem sido feitos propondo alterações nas especificações das classes, faixas salariais e noutras questões, ajustando permanentemente o Plano de Classificação de Cargos às últimas conquistas tecnológicas e ao mercado de salários.

ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO

- Saúde Ocupacional

Os órgãos técnicos do Subsistema de Assistência ao Ferroviário realizaram os exames pré-admissionais, de revisão periódica, de avaliação de incapacidade por doença relativa aos primeiros 15 dias e de atendimento médico-hospitalar e farmacêutico aos acidentados do trabalho. Esse trabalho atingiu cifras significativas, situadas na ordem de 598.000 atendimentos.

Em razão das medidas preventivas que vêm sendo aplicadas, registrou-se uma redução de 35.624 dias de licença para tratamento de saúde em relação a 1980.

Essa atividade participa, também, do processo de exames de revisão periódica do pessoal que interfere com a segurança do tráfego, o que tem minimizado a ocorrência de acidentes por falha humana.

Os serviços odontológicos ocupam importante posição nas atividades de saúde ocupacional, contribuindo para a melhoria do estado geral da saúde dos empregados e para a redução de seus afastamentos do trabalho. Em 1981, foram realizados 169.874 atendimentos a empregados e a seus dependentes.

- Segurança do Trabalho

As atividades de segurança do trabalho foram norteadas para a prevenção dos riscos profissionais, mediante atuação direta nos ambientes de trabalho e junto aos empregados.

Em consequência das medidas adotadas, o número de acidentes do trabalho situou-se em 8.260, menor que o de 1980 em 8,3%, e o total dos dias perdidos re

duziu-se para 337.276 dias, total este inferior em 16,8% ao de 1980.

As CIPAS continuam a funcionar segundo a legislação que regulamenta suas atividades. Em toda a RFFSA existem 170 CIPAS em funcionamento, que se localizam, em sua maioria, junto às oficinas de mecânica, de tração, de eletromecânica, de obras e de via permanente.

SERVIÇOS SOCIAIS

Os serviços sociais sofreram alteração de orientação mediante a adoção de novos critérios que os direcionam para o atendimento preferencial da comunidade ferroviária mais diretamente ligada às atividades de transporte e manutenção.

É dos mais relevantes o programa de atendimento que assegura a obtenção de serviços comunitários pelos empregados,sem que os mesmos tenham que gastar tempo em reservas médicas e obtenção e tramitação de documentos junto a cartórios, BNH, associações ferroviárias, seguradoras, funerárias, REFER, INPS, INAMPS, escolas e hospitais. O significado desse programa pode ser avaliado em razão da satisfação da sua clientela e dos homens-hora economizados, que alcançaram 54.622 horas, equivalente a uma despesa não realizada da ordem de Cr$ 7,0 milhões, que resultaria inteiramente improdutiva. Essas quantidades significam uma expansão de 32,8% e 176,4% sobre as do ano anterior, respectivamente.

No campo social propriamente dito, registraram-se avanços dignos de nota nas atividades relativas a entrevistas com empregados (46.128), entrevistas com colaterais (20.400), visitas domiciliares (4.188), visitas a órgãos da comunidade (4.241), visitas a locais de trabalho (13.403) festividades promovidas (150), festividades assessoradas (183) e palestras (393).

A par desses serviços, a Empresa mantém restaurantes para uso de seus empregados. Esses restaurantes, cujo número em 1981 aumentou de 16 para 19, juntamente com as cantinas e refeitórios da empresa, serviram 4.357.366 refeições, ou seja 3,15% a mais do que o ano anterior.

O Fundo Social mantido pela Empresa sofreu, também, revisão dos critérios de alocação de recursos, direcionando-os, de preferência, para os empregados diretamente ligados à operação ferroviária. Em consequência, foram aplicados Cr$ 20.398.135,00 em alojamentos, cozinhas e dormitórios para o pessoal de transporte, de manutenção e de via permanente.

ASPECTOS ECONÔMICOS - FINANCEIROS

CAPITAL SOCIAL

Em 1981, realizaram-se dois aumentos do Capital Social da RFFSA, resultantes das AGO de 20.04.81 e AGE de 31.12.81.

O posicionamento do capital em 31.12.81 foi de 146.737.368.340 ações, no valor patrimonial de Cr$ 3,56 cada uma, com a seguinte distribuição:

ACIONISTAS	AÇÕES NOMINATIVAS		
	TIPO DE AÇÃO	QUANTIDADE	PARTICIPAÇÃO - %
União Federal	Ordinária	144.814.051.032	98,69
Estados	Preferencial	1.538.673.803	1,05
Municípios	Preferencial	384.643.505	0,26
TOTAL		146.737.368.340	100,00

FINANCIAMENTOS

Durante o exercício de 1981, foram obtidos os seguintes financiamentos:

a - Em Moeda Estrangeira

Mitsui		
Desenvolvimento nos Subúrbios Grande Rio	YEN	9,350,000,000.00
Banco Exterior España		
Extensão de Crédito para locomotivas EMAQ reajuste CAF	US$	19,391,614.59
Eximbank		
Aquisição de locomotivas GE	US$	9,173,200.00
Plasser		
Equipamentos sobressalentes de via permanente	A.SCH	238,274,750.00
BNDE (Subcrédito B)		
Subúrbio obras - Modernização Transformação Subúrbio Grande Rio	US$	42,332,750.00

BNDE (Subcrédito B)

Subúrbio Obras - Modernização Transformação Subúrbios Grande Rio	US$	72,457,761.00

Bank of Tokyo

Desenvolvimento nos Subúrbios Grande Rio	US$	100,000,000.00

b - Em Moeda Nacional

BNDE (Subcrédito A)

Subúrbio Obras - Modernização Transformação Subúrbios Grande Rio	ORTN	13.250.016,0000

BNDE (Subcrédito A)

Subúrbio Obras - Modernização Transformação Subúrbios Grande Rio	ORTN	6.589.886,0000

Em 1981 foram efetuados os seguintes pagamentos:

a - De Financiamentos Externos Cr$ 26.158.864.712,95

Pagos pelo Tesouro Nacional

Amortização	Cr$	18.151.278.723,40
Juros	Cr$	6.774.598.730,62
Comissões	Cr$	36.337.129,07
Despesas	Cr$	59.627.277,43

Pagos pela RFFSA

Juros	Cr$	1.137.022.852,43

b - De Financiamentos Internos Cr$ 7.856.643.815,81

Amortização	Cr$	350.196.216,83
Juros	Cr$	7.506.447.598,98

Os saldos devedores de financiamentos, às taxas de câmbio em vigor em 31.12.81, passaram a ser os seguintes:

1 - Financiamentos Externos	Cr$110.947.658.683,12
2 - Financiamentos Internos	Cr$293.150.499.822,90
3 - Encargos de Financiamento - (pro-rata)	Cr$ 4.102.686.556,78
	Cr$408.200.845.062,80

MOVIMENTO FINANCEIRO

No exercício de 1981 a RFFSA movimentou recursos financeiros de Custeio, Capital e Outros que se elevaram a Cr$ 221.983.324 milhares.

Cr$10³

RECEBIMENTOS		DISPÊNDIOS		
CUSTEIO				
Da União	50.099.724	Regionais		87.399.378
Próprios	55.068.615	Administração Geral		9.997.864
Retenções e Depósitos	2.536.697	Restituições		941.276
TOTAL	107.705.036	TOTAL		98.338.518
CAPITAL				
Da União	53.452.119	Investimentos		85.887.739
Imposto Único	2.405.587	Regionais	11.143.513	
Financiamentos	45.929.164	Adm. Geral	74.744.226	
Convênios	2.082.448	Serviço da Dívida		35.804.381
Fundos Internos	29.455	Amortização	18.506.762	
P.M.E.	9.108.678	Encargos	17.297.619	
TOTAL	113.007.451	TOTAL		121.692.120
OUTROS				
Extra Orçamentários	1.270.837	Extra Orçamentários		1.333.260
TOTAL	1.270.837	TOTAL		1.333.260
TOTAL DOS RECEBIMENTOS	221.983.324	TOTAL DOS DISPÊNDIOS		221.363.898

ENCARGOS DA UNIÃO

No presente exercício o Governo Federal, fez constar do seu Orçamento de Custeio, recursos da ordem de Cr$ 33.452.561 milhares, para absorver os serviços de transportes antieconômicos produzidos pela Empresa.

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	VALORES	
Serviços Ferroviários Ressarcidos pela União		33.452.561
Encargos de Ressarcimentos		
Complementações Tarifárias	33.036.961	
Serviços	415.600	33.452.561

Além dos recursos acima referidos, a própria União, através do seu orçamento de Custeio, repassou a RFFSA o valor de Cr$ 16.647.163 milhares, totalizando o montante de Cr$ 50.099.724 milhares.

INVESTIMENTOS APENAS NA RFFSA

No transcurso do exercício de 1981 a RFFSA, sem suas controladas, imobilizou recursos da ordem de Cr$ 45.490.813 milhares, que incidiram sobre o patrimônio segundo os grandes itens, como se demonstra:

	Cr$10³
Via Permanente, Edifícios e Instalações	17.719.950
Equipamentos de Transportes - Aquisições	23.805.316
Equipamentos de Transportes - Construções e Reconstruções	2.506.922
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	1.299.813
Outros Investimentos	158.812
T O T A L	45.490.813

RESULTADO ECONÔMICO FINANCEIRO

a) Receita Operacional

No decorrer do exercício de 1981 a Receita Líquida dos Serviços elevou-se a Cr$ 117.736.232 milhares, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

Cr$10³

D I S C R I M I N A Ç Ã O	RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1 9 8 1	1 9 8 0	ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	96.986.468	52.660.991	44.325.477	84,17
Receita Acessória dos Transportes	796.501	346.074	450.427	130,15
Receitas Diversas	3.306.100	1.615.202	1.690.898	104,69
S O M A	101.089.069	54.622.267	46.466.802	85,07
Receita Complementar	16.647.163	-	16.647.163	100,00
T O T A L	117.736.232	54.622.267	63.113.965	115,55

Os principais componentes geradores da Receita Líquida dos Serviços, incluida a Normalização Contábil, foram os seguintes:

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	RECEITAS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Mercadorias	66.346.458	37.703.448	28.643.010	75,97
Passageiros	29.505.108	14.360.504	15.144.604	105,46
Receita Complementar	16.647.163	-	16.647.163	100,00
Diversas	5.237.503	2.558.315	2.679.188	104,72
TOTAL	117.736.232	54.622.267	63.113.965	115,55

b) Custos dos Serviços Prestados

No decorrer do exercício de 1981, o Custo dos Serviços Prestados elevou-se a Cr$ 94.496.089 milhares cujos componentes variaram positivamente em relação do exercício anterior, como se demonstra:

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Despesas de Conservação e Manutenção	50.535.725	28.115.338	22.420.387	79,74
Despesas de Operação	37.553.360	17.995.803	19.557.557	108,68
Despesas a Repartir	6.407.004	2.191.639	4.215.365	192,34
TOTAL	94.496.089	48.302.780	46.193.309	95,63

c) Despesas Operacionais

No decorrer do exercício de 1981, as Despesas Operacionais elevaram-se a Cr$ 25.117.494 milhares, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS OPERACIONAIS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Despesas com as Vendas	1.006.940	428.706	578.234	134,88
Despesas Administrativas	14.641.144	8.146.129	6.495.015	79,73
Despesas Gerais	8.280.827	2.233.638	6.047.189	270,73
Despesas Financeiras	72.367	127.303	(54.936)	43,15
Outras Despesas	1.116.216	625.020	491.196	78,59
TOTAL	25.117.494	11.560.796	13.556.698	117,26

d) Resultado Operacional dos Transportes

No decorrer do exercício de 1981, o Resultado Operacional dos Transportes apresentou-se conforme quadro a seguir:

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços	117.736.232	54.622.267	63.113.965	115,55
Custos dos Serviços Prestados	(94.496.089)	(48.302.780)	(46.193.309)	95,63
Resultado Operacional Bruto	23.240.143	6.319.487	16.920.656	267,75
Despesas Operacionais	(25.117.494)	(11.560.796)	(13.556.698)	117,26
Resultado Operacional dos Transportes	(1.877.351)	(5.241.309)	3.363.958	64.18

Corrigindo-se os resultados de 1980 do quadro anterior à moeda de 1981 obtemos a seguinte situação:

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços	117.736.232	114.652.138	3.084.094	2,69
Custos dos Serviços Prestados	(94.496.089)	(101.387.535)	6.891.446	6,80
Resultado Operacional Bruto	23.240.143	13.264.603	9.975.540	75,20
Despesas Operacionais	(25.117.494)	(24.266.110)	(851.384)	3,51
Resultado Operacional dos Transportes	(1.877.351)	(11.001.507)	9.124.156	82,94

OBS.: Correção efetuada à taxa de 109,9% com base no IGP, coluna 2 da Revista Conjuntura Economica (FGV).

Ao evidenciarmos a Normalização Contábil referente aos ressarcimentos efetuados pela União, nos exercícios de 1980 e 1981, quadro a seguir chegamos a seguinte conclusão: a Receita aumentou em 101,5%; a Normalização Contábil aumentou em 58,8%; o Custo dos Serviços Prestados aumentou em 95,6%.

Cr$10³

DISCRIMINAÇÃO	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Receitas	67.636.508	33.557.927	34.078.581	101,55
Normalização	33.452.561	21.064.340	12.388.221	58,81
SOMA	101.089.069	54.622.267	46.466.802	85,07
Custos dos Serviços Prestados	(94.496.089)	(48.302.780)	(46.193.309)	95,63
Variação	6.592.980	6.319.487	273.493	4,33
Receita Complementar	16.647.163	-	16.647.163	100,00
Resultado Operacional Bruto	23.240.143	6.319.487	16.920.656	267,75

Corrigindo-se os resultados de 1980 do quadro anterior à moeda de 1981, obtemos a seguinte situação: a Receita de 1981 em relação a de 1980 decresceu em 3,9%; a Normalização Contábil de 1981 referente aos Ressarcimentos da União, em relação ao exercício de 1980 foi efetuada a menor em 24,3%; o Custo dos Serviços Prestados de 1981 em relação ao de 1980 decresceu em 6,8%.

Cr$10^3

DISCRIMINAÇÃO	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1981	1980	ABSOLUTA	%
Receitas	67.636.508	70.438.088	(2.801.580)	(3,98)
Normalização	33.452.561	44.214.050	(10.761.489)	(24,34)
SOMA	101.089.069	114.652.138	(13.563.069)	(11,83)
Custo dos Serviços Prestados	(94.496.089)	(101.387.535)	(6.891.446)	(6,80)
Variação	6.592.980	13.264.603	(6.671.623)	(50,30)
Receita Complementar	16.647.163	-	16.647.163	100,00
Resultado Operacional Bruto	23.240.143	13.264.603	9.975.540	75,20

INDICES ECONÔMICO FINANCEIROS

O quadro a seguir tem por finalidade demonstrar a devolução dos Índices Econômicos e Financeiros da Empresa

DISCRIMINAÇÃO	1976	1977	1978	1979	1980	1981
I - ÍNDICES DE LIQUIDEZ -(1)						
a - Imediato	0,27	0,21	0,06	0,04	0,03	0,03
b - Seco	0,62	1,11	0,16	0,23	0,54	0,66
c - Corrente	1,39	2,20	0,44	0,54	0,90	1,01
II- COEFICIENTE LÍQUIDO DA EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES -(2)	2,03	1,69	1,54	1,45	1,10	1,18

NOTA: A partir de 1978, de conformidade com a Lei 6.404/76, foi alterado o critério de classificação contábil do Ativo e Passivo Circulante.

(1) Proporção sobre o Passivo Circulante:

a) do Disponível;

b) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subseqüente menos os Estoques;

c) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subseqüente.

(2) Proporção entre o somatório dos Custos dos Serviços Prestados e o total das Despesas Operacionais sobre a Receita Liquida dos Serviços.

E M P R E S A S C O N T R O L A D A S

REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A.-AGEF

GENERALIDADES

Como em anos anteriores, e apesar das dificuldades econômicas de ordem geral, a AGEF encerrou o exercício de 1981 com saldo positivo em suas atividades, com todos os seus compromissos saldados e com plena segurança financeira.

O lucro líquido do exercício alcançou a importância de Cr$ 11,3 milhões, ou seja, cerca de 24% do lucro atingido no exercício passado, em valores correntes. Este fato se deveu, primordialmente, ao aumento das despesas, indispensáveis ao incremento das atividades de algumas unidades operacionais e cujo resultado, em termos de receita, já se fará sentir no ano de 1982. Cabe observar ainda que, do mesmo modo que no exercício anterior, a AGEF só utilizou recursos próprios.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

1981 foi um ano de substanciais atividades operacionais por parte da AGEF. Ela marcou sua presença em quase todas as áreas de suas Superintendências Regionais, diversificando seu trabalho, seja na armazenagem seja no transbordo, ou ainda cooperando com alguns Corredores de Exportação como em Rio Grande - RS, e por último em operações internacionais, com as desenvolvidas na Estação Alfandegada de Uruguaiana.

Entre as novas frentes de trabalho estabelecidas, cumpre destacar o convênio firmado com a COSIPA para operar o Terminal Siderúrgico de Utinga, onde foram movimentadas cerca de 226.000 toneladas de produtos acabados, destinados à grande São Paulo, e o início das operações com cimento da Matsulfur, iniciando-se assim a utilização do Pátio de Arará no Rio de Janeiro.

Vários estudos estão sendo elaborados para uma atuação da AGEF em Recife e Salvador, e, de forma mais especializada, isto é, como entreposto aduaneiro, em Jundiaí, Arará, Baurú e Livramento.

O volume operacional, referente à movimentação de mercadorias nos armazéns convencionais, atingiu 1.987.369 toneladas, o que representou um crescimento de 77,9% em relação a 1980. No que diz respeito aos produtos operados

nos terminais graneleiros, o total movimentado foi de 1.166.128, ou seja, + 2,9% sobre o exercício anterior.

No total, foram movimentadas 3.153.497 t revelando um crescimento de 41,8% sobre o ano anterior.

No que se refere à utilização ferroviária, foram movimentados 48.672 vagões, com índice de crescimento de 67,7% em relação a 1980.

Em termos de tonelagem, a participação ferroviária (1.614.400 t) manteve sua tendência de crescimento, passando de 48% a 51% em 1981. A modalidade rodoviária, por seu lado, respondeu por 38% (41% em 1980), enquanto a modalidade aquaviária (chatas e navios) respondeu por 11%.

O quadro seguinte mostra a movimentação total de mercadorias em 1981, comparada ao movimento de 1980.

	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1980	1981	VARIAÇÃO (%)	1980	1981	VARIAÇÃO (%)
CEARÁ	590	980	66,0	31	39	25,8
GOIÁS	1.977	1.131	- 42,8	130	129	- 1,0
MINAS GERAIS	332	2.642	696,0	311	840	170,1
RIO DE JANEIRO	-	-	-	-	43	-
SÃO PAULO	43.432	27.990	- 35,3	682	774	13,5
PARANÁ	1.711	2.272	32,7	452	556	23,0
R.GRANDE DO SUL	9	31	254,1	617	772	25,1
TOTAL	48.051	35.046	- 27,1	2.233	3.153	41,8

(1) Os valores do exercício de 1980, diferem do relatório anual do mesmo ano, face a modificações introduzidas na tabulação dos produtos transbordados.

No que diz respeito à taxa de ocupação os resultados observados em 1981, comparativamente a 1980, foram os seguintes:

ARMAZÉNS	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	
	1980	1981
CONVENCIONAIS		
CEARÁ	72	61
GOIÁS	88	44
MINAS GERAIS	25	20
SÃO PAULO	73	77
PARANÁ	23	34
R.GRANDE DO SUL	44	13
GRANELEIROS		
SÃO PAULO	57	25
PARANÁ	68	79
R.GRANDE DO SUL	91	100

PRINCIPAIS ATIVIDADES E RESULTADOS DAS UNIDADES ESTADUAIS

- Escritório Regional do Ceará

Como no ano anterior, os produtos agrícolas comandaram as operações nos armazéns cearenses, respondendo por 89% da tonelagem total movimentada(38.671t). O principal produto operado foi o arroz beneficiado (16.543 t).

As operações com as ferrovias, utilizaram 124 vagões, na movimentação de 4.812 t. Confrontados com os números do ano anterior, os resultados do exercício significaram um aumento de 244% na utilização de vagões e de 49% na tonelagem movimentada na Grande Fortaleza.

- Escritório Regional de Goiás

As principais mercadorias movimentadas foram os produtos químicos, farmacêuticos e semelhantes que representaram cerca de 55% das operações em Goiás e cujo significativo aumento na tonelagem transportada pôde contrabalançar a queda havida nos produtos agrícolas, devida, principalmente, à falta parcial de feijão e arroz em casca.

Para um volume de 128.717 t de entradas e saídas de mercadorias nas unidades de Goiás, a ferrovia, com 1.403 vagões, transportou 48.849 t com uma participação relativa de 38%, evidenciando assim a importância deste setor nas operações de carga e descarga.

- Superintendência Regional de Minas Gerais

Esta Superintendência, que em 1981 ampliou sua jurisdição englobando Cruzeiro (SP) e Bernardo Sayão (DF), apresentou um resultado positivo, movimentando um total de 840.163 t, ou seja, 170,4% a mais do que em 1980. Três mercadorias, representando, em conjunto, 85,6% daquele total, foram as principais responsáveis por esse acréscimo: o cimento (+ 297%), a cal (+ 110%) e o calcário (+ 146%), estes dois últimos a partir dos terminais de cal e calcário instalados em Prudente de Moraes. Além dessas mercadorias cabe ainda um destaque para os produtos siderúrgicos e metalúrgicos com 73.400 t movimentadas (319% de acréscimo sobre o ano anterior).

As ferrrovias, desempenharam um papel primordial, ao transportarem 287.017 t (19.553 vagões) de um total de 840.163 t movimentadas, alcançaram uma participação de 34%.

- Escritório Regional do Rio de Janeiro

O ano de 1981 marcou o início da utilização do terminal do Arará, onde foram movimentadas 43.362 t de cimento da Matsulfur (Montes Claros), com o emprego de 732 vagões. Uma série de investimentos está programada para ampliação das atividades deste terminal.

- Superintendência Regional de São Paulo

A movimentação de mercadorias no exercício chegou a 773.143 t, com acréscimo de 13% em relação a 1980.

Os produtos que mais se destacaram no desempenho operacional foram: açúcar, arroz beneficiado, milho, cimento, químicos, maquinarias, papel, algodão e siderúrgicos, com uma participação de 95% na tonelagem total operada.

No terminal graneleiro de Carapicuíba, as operações com os produtos agrícolas decresceram de 42%, principalmente devido à frustação da safra de trigo.

As operações com as ferrovias, envolveram 10.199 vagões transportando 425.183 t, número bem superior às 8.160 unidades do ano passado, que transportaram 366.171 t, representando,respectivamente,acréscimos de 25% e 16%.

Cabe, finalmente, destacar o convênio firmado com a COSIPA para operar o Terminal Siderúrgico de Utinga, onde se movimentaram, em 1981, 226.000 t de produtos acabados.

- Superintendência Regional do Paraná

As unidades desta Superintendência operaram 555.780 t, indicando um aumento de 23% sobre o total do exercício anterior

Entre os produtos responsáveis por este crescimento, estão o açúcar, o café, o farelo de soja, o trigo e o milho. A participação destes produtos representou 92%, da movimentação no Paraná.

No tocante à movimentação de mercadorias por via férrea, foram transportadas 136.648 t, em 6.380 vagões, contra as 128.467 t do ano passado, carregadas por 2.671 vagões, alcançando,respectivamente,uma variação positiva de 6% e de 126%.

- Escritório Regional do Rio Grande

O desempenho do terminal graneleiro em Rio Grande sobrepujou à expectativa, movimentando 646.629 t, com índice de crescimento de 24% em relação a 1980.

O único produto operado foi o farelo de soja, tendo a ferrovia transportado 311.782 t (+ 24%), em 7.336 vagões,tornando-se assim responsável por 48% da movimentação do terminal.

- Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana - EFAU

Através deste posto de intercâmbio entre Brasil e Argentina foram transbordadas 125.340 t, representando um aumento de 37% em relação a 1980.

A soja foi o principal produto de importação (66.073 t) enquanto que na exportação os artigos de papel foram os produtos mais importantes.

Quanto à movimentação de vagões, os números revelaram para o ano findo 2.892 unidades, superior em 42% às 2.040 do ano anterior.

No que se refere à movimentação de "containers", foram utilizadas 1971 unidades, resultado superior ao do ano anterior em 173%.

RECEITA E DESPESA

No exercício de 1981, a receita atingiu Cr$ 1.001.785 mil, contra um total de Cr$ 355.920 mil em 1980, demonstrando um crescimento de 181,5% em relação ao exercício anterior. A receita operacional, que respondeu por 96,3% do total da receita, teve um crescimento de 183,2%.

A despesa alcançou o total de Cr$ 875.619 mil, acusando um crescimento de 242,3% em relação ao exercício de 1980. Entre os principais fatores determinantes deste acréscimo cabe destacar a expansão das atividades operacionais, gerando o aumento expressivo das despesas de pessoal e serviços de terceiros.

A despesa com pessoal e encargos (32,1% do total da despesa), teve um acréscimo de 131% em relação a 1980. O efetivo de pessoal da AGEF,em 31/12/81, era de 485 servidores.

A AGEF dispendeu, ainda, o total de Cr$ 4.522 mil em pagamento de obrigações assumidas com o Banco do Brasil S/A., sendo Cr$ 2.872 mil de amortizações e Cr$ 1.650 mil de juros sobre dois empréstimo das linhas PRONAZEM e PASEP, utilizados na construção dos graneleiros de São Paulo e Curitiba.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

	Cr$ 10^3
1 . Receitas Operacionais	984.920
2 . Despesas Operacionais	863.476
3 . RESULTADO OPERACIONAL (1-2)	121.444
4 . Receitas Não Operacionais	4.739
5 . Despesas Não Operacionais	18
6 . RESULTADO NÃO OPERACIONAL (4-5)	4.721
7 . RESULTADO DE CORREÇÃO MONETÁRIA	86.807
8 . RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA (3+6-7)	39.359
9 . PROVISÃO P/IMPOSTO DE RENDA	10.404
10. PROVISÃO P/PARTICIPAÇÃO DOS EMPREGADOS	17.665
11. LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO (8-9-10)	11.290

INVESTIMENTOS

No exercício de 1981, a AGEF investiu um total de Cr$ 34.408 mil cruzeiros. Desse total, para atender às missões atribuídas pela RFFSA no exercício, foram investidos Cr$ 15.130 mil para obras de melhoria das seguintes instalações:

. Terminal de Prudente de Moraes
. Pátio de Arará
. Terminal Siderúrgico de Utinga
. Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana

CAPITAL SOCIAL

O capital social da AGEF, no decorrer do exercício foi elevado de Cr$ 428.524.022,00 para Cr$ 646.109.998,00

EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A. - ENGEFER

GENERALIDADES

O ano de 1981 assinalou a consolidação dos esforços empreendidos pela ENGEFER, para a consecução das metas estabelecidas nos seus programas, onde expressivos êxitos foram alcançados, especialmente nos setores de construção.

Assim é que na Ferrovia do Aço,principal empreendimento a cargo da Empresa, pôde-se alcançar elevados índices no setor da construção, encerrando-se o exercício com 87% da infra-estrutura prontos.

Na ligação Araguari-Celso Bueno atingiu-se um estágio de obra bem adiantado,que permite prever a conclusão desse trecho para o segundo semestre de 1982.

No que concerne às Ferrovias do Carvão, foram concluídos os projetos de diversos de seus trechos componentes, no Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Foram também desenvolvidos, dentro do Programa de Modernização da Malha da RFFSA, os estudos de engenharia referentes à atual malha do Estado do Paraná (SR.5).

Cabe assinalar, finalmente, a conclusão da minuta do anteprojeto da ligação Guaíra-Assunção, realizado em convênio com o GEIPOT, e que constitue o primeiro trabalho realizado pela ENGEFER no exterior.

PRINCIPAIS ATIVIDADES NO EXERCÍCIO

- FERROVIA DO AÇO

  - Situação das obras

A situação das obras no trecho prioritário da Ferrovia do Aço(Jeceaba-Itutinga), com 319 km de extensão, era a seguinte, ao fim do exercício de 1981.

  - Infra-estrutura

As obras e serviços concluídos compreenderam:

. 93% da terraplenagem, incluídos aí, escavação, aterro, remoção de solos moles, drenagem superficial e profunda, contenção, gramagem de

taludes, construção de caminhos de serviço etc.;

. 80% dos túneis, abrangendo terraplenagem de emboque, túnel falso, penetração e estabilização, revestimento, banquetas, drenagem etc,;

. 90% das pontes e viadutos, compreendendo escavação para fundação, escoramento, forma, volume de concreto, acabamento etc., traduzidos em comprimento virtual executado; e

. 87% da infra-estrutura, abrangendo todos os serviços de terraplenagem, túneis e OAE.

Em termos de quantitativos físicos, os resultados alcançados foram os seguintes:

Discriminação	Total Previsto	Realiz./81	Acumulado	%
Terraplenagem (escavação - 10^3 m^3)	140.973	14.205	135.375	96
Túneis (penetração, em m)	50.991	15.464	47.293	93
Pontes/Viadutos (comprimento virtual executado, em m)	27.481	8.208	24.609	90

- Superestrutura

O ano de 1981 foi caracterizado pela conclusão de estudos e projetos referentes à via permanente, bem como pelo início das atividades relativas à implantação das obras ferroviárias.

A Empresa participou ainda dos trabalhos referentes à sinalização, comunicação, telecontrole, eletrificação e tração, sob o gerenciamento da RFFSA.

Entre esses estudos e providências para a execução das obras, merecem destaque:

. Desenvolvimento do Projeto Conceitual das instalações de apoio e do projeto detalhado de drenagem do Pátio Coronel João Carlos Guedes, em Jeceaba;

. Execução do Projeto Básico do Sistema Auxiliar de Energia Elétrica e entendimentos com concessionária de energia, visando o seu fornecimento à Ferrovia;

. Estudos referentes aos Subsistemas de Microondas, Cabo Coaxial, Terra-Trem e sobre medidas de indutância mútua ao longo da Ferrovia;

. Estudo da operação com tração diesel e as consequentes restrições no "Tunelão", bem como para determinação de velocidades limite em rampas descendentes;

. Aquisição de:

. dormentes de madeira, tendo sido já recebidas 70.000 unidades;

. trilhos TR-68 NIOBRÁS 200, da CSN, que já liberou 6.200 t;

. cabo de cobre para aterramento nos túneis;

. Pré-qualificação para fabricação de dormentes de concreto;

. Planejamento para fornecimento e transporte de equipamento ferroviário pesado destinado ao lançamento da superestrutura.

- Desapropriação

A Ferrovia do Aço, está com toda a sua faixa de domínio liberada para a construção.

- ARAGUARI-CELSO BUENO-PATROCÍNIO

- Projeto

O trechos Araguari-Celso Bueno e o seu prolongamento até Patrocínio estão com os seus projetos concluídos. Atualmente, está sendo projetado o contorno da cidade de Patrocínio que, além de retirar a ferrovia existente do centro da cidade, possibilitará a implantação de um pátio de carga com capacidade de absorver e escoar grande parte da produção agrícola da região.

- Obras

Ao fim do exercício, era a seguinte a situação das obras do trecho Araguari-Celso Bueno, primeiramente atacado, no que diz respeito a obras e serviços concluídos:

. 98% da terraplenagem, abrangendo escavação, aterro, drenagem e obras complementares;

. 93% das pontes e viadutos, compreendendo todos os serviços desse setor, representados pelo comprimento virtual executado;

. 91% da plataforma, pronta para o lançamento da superestrutura; e

. 30% da superestrutura, incluindo aquisição de trilhos e dormentes, produção de pedra para lastro e lançamento de linha.

- Desapropriação

Em Dez 81, foi publicada a Portaria Declaratória de Utilidade Pública da faixa de domínio do trecho Celso Bueno-Patrocínio, devendo, de imediato, ser iniciada a sua desapropriação.

- FERROVIAS DO CARVÃO

No âmbito do "Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis", vem sendo elaborados os projetos ferroviários constantes do "Subprograma das Ferrovias para Escoamento do Carvão". A posição ao fim do exercício era a seguinte:

- Rio Grande do Sul

1) Ligação Leão-Conde-Charqueadas e Interligação com a EF-290

O Projeto Final de Engenharia da Infra-estrutura do trecho Leão-Conde-Charqueadas já foi concluído, sua faixa de domínio está sendo desapropriada e as obras foram licitadas, devendo ser atacadas no início de 1982.

O projeto da Interligação com a EF-290 está em desenvolvimento e vai exigir a construção de uma ponte de 1.200 m aproximadamente, a iniciar-se no ano de 1982.

2) Ligação Iruí-Leão e Ramal de Candiota

O Projeto Final de Engenharia da Infra-estrutura desses trechos está em vias de conclusão.

- Santa Catarina

O Projeto Final de Engenharia da Infra-estrutura da Ligação Rio-Fiorita-Cabeceiras do Rio Mãe Luzia foi concluído.

A ENGEFER procedeu aos estudos, a nível de viabilidade econômica, de possíveis ligações da região de Lauro Muller com o ramal de Urussanga.

Atualmente, a Empresa dá andamento ao estudo global do escoamento do carvão de Santa Catarina, visando compatibilizar os diversos sistemas de transportes com a demanda estimada.

- MALHA FERROVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ

Inicialmente, estavam a cargo da ENGEFER a revisão do projeto da Ligação Guarapuava-Cascavel e a elaboração do novo projeto para a Ligação Curitiba-Paranaguá.

Tendo em vista, entretanto, o "Programa Global de Modernização e Expansão do Sistema Ferroviário da RFFSA", os trabalhos em desenvolvimento foram estendidos a toda a malha do Paraná (SR.5), cabendo à ENGEFER a realização de todos os estudos de engenharia necessários à sua avaliação econômica. Esses estudos foram concluídos com a emissão, em setembro de 81, do Relatório Final, Anexo II - Estudos de Engenharia, do "Estudo de Viabilidade do Projeto de Restauração da Malha Ferroviária do Estado do Paraná".

- Estudos e Projetos: serviços executados

. Ligação Maracaju-Dourados-Guaíra-Cascavel

. Análise e atualização do anteprojeto de engenharia desenvolvido pelo GEIPOT em Out.76.

. Ligação Guarapuava-Cascavel

Desenvolvimento do projeto da alternativa escolhida pelo Ministério dos Transportes, estando já em detalhamento final o trecho Guarapuava-Goioxim e os contornos das cidades de Guarapuava e Cascavel.

Para execução desse trecho foi assinado convênio com o Ministério do Exército (obras a cargo do 1º Batalhão Ferroviário).

. Ligação Guarapuava-Engº Gutierrez

Fornecimento à RFFSA de características técnicas e dados operacionais para elaboração do anteprojeto de melhorias.

. Ligação Engº Gutierrez-Tronco Sul

Desenvolvimento de cinco alternativas com interconexão nos seguintes pontos: Desvio Ribas, Palmeira e Engº Bley.

. Ligação Curitiba-Paranaguá

Estudos de três alternativas, sendo duas para implantação de uma nova ligação e a terceira para aumento da capacidade da ligação existente.

- LIGAÇÃO GUAÍRA-ASSUNÇÃO

No decorrer de 1981,foram concluídos todos os trabalhos de aerofotogrametria entre Asunción e Salto del Guairá, assim como todos os estudos e anteprojetos relativos à ligação.

A minuta do Relatório Final do Anteprojeto da Ligação Asunción - Salto del Guairá foi entregue ao GEIPOT para encaminhamento ao Governo Paraguaio. Espera-se para o primeiro trimestre de 1982 o parecer daquele Governo sobre a referida minuta, para que se possa elaborar a Edição Final do Anteprojeto.

Encontra-se em fase final de elaboração relatório, a ser apresentado ao GEIPOT, sobre a Interconexão Ferroviária Brasil-Paraguai e Travessia do Rio Paraná,em Guaíra.

A ENGEFER participou,também,do estudo conjunto com o GEIPOT,ELETROBRÁS, ELETROSUL, DNER e PORTOBRÁS, de alternativa de Interconexão Ferroviária Brasil-Paraguai, com aproveitamento das estruturas da futura barragem da Ilha Grande, em Guaíra-PR, para a travessia rodoferroviária do Rio Paraná, culminando com a emissão de relatório que concluiu pela exequibilidade daquela travessia.

- CORREDOR FERROVIÁRIO DE BRASÍLIA

Visando o transporte, pela Ferrovia do Aço, do calcário proveniente de Arcos e destinado a Volta Redonda, bem como a interligação com Brasília, foram, a pedido da RFFSA, realizados estudos alternativos, a nível de anteprojeto preliminar, para a ligação da Ferrovia do Aço com a malha existente (SR.2).

Foram considerados três possíveis locais para tal interligação: Macaia, Perdões e Andrelândia; os dois primeiros, como etapas de uma solução definitiva da futura ligação Itutinga-Garças de Minas e o último, como solução transitória.

A elaboração do Projeto Básico Conceitual da Ligação Belo-Horizonte-Bra

sília foi atribuída à ENGEFER que executou o reconhecimento ao longo da rota, a elaboração e apresentação à RFFSA de propostas técnicas.

- ANEL FERROVIÁRIO DE BELO HORIZONTE

Foram realizados estudos objetivando definir a interligação da Ferrovia do Aço com as linhas existentes na região metropolitana de Belo Horizonte.

Aguarda-se, para uma decisão definitiva, o resultado dos estudos que o GEIPOT está realizando acerca do sistema ferroviário da região de Belo Horizonte.

- RAMAL DE CANTAGALO

A ENGEFER, por solicitação da RFFSA, vem de efetuar uma análise dos projetos já elaborados para esse ramal. Com a modificação das premissas anteriormente estabelecidas para esses projetos, a ENGEFER pôde estabelecer uma nova alternativa de traçado, propiciando uma sensível redução de custos.

MOVIMENTO FINANCEIRO

- Recebimento e aplicação de recursos

Em 1981, foram recebidos e empregados Cr$ 31,9 bilhões, programados da seguinte maneira:

	Cr$ 10^6
Ferrovia do Aço	29,2 (*)
Ligação Araguari-Celso Bueno	2,4
Ferrovias do Carvão (PME)	0,2
Malha do Paraná	0,1
Total	31,9

(*) Inclue Cr$ 1,5 bilhão relativos à dotação destinada a Sistemas (eletrificação, sinalização e telecomunicações), e compromissos pendentes de 1980.

Além disso, foram executados obras e serviços no valor de Cr$ 12,6 bilhões, cuja liquidação passou para o próximo exercício.

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social da ENGEFER foi elevado de Cr$ 152.500.000,00 para Cr$ 230.000.000,00

EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A.-TRENSURB

GENERALIDADES

A atuação da TRENSURB, no exercício recem findo, concentrou-se, prioritariamente, naquelas atividades ligadas à execução das obras e serviços previstos para a implementação da 1a. etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul) do projeto de implantação de um serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, ligando a capital do Estado a Novo Hamburgo.

SITUAÇÃO DO PROJETO

Ao fim do exercício, era a seguinte a situação do Projeto em sua primeira etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul), com 26,7 km de extensão (1):

- Desapropriações

Praticamente concluídas (99%), com a realização, em 1981, de 38 desapropriações, no valor de Cr$ 42.311.643,00.

- Situação das Obras

  - Obras concluídas
    - . 2 viadutos (de um total de 14)
    - . 1 ponte (de um total de 2)
    - . 6 passarelas (de um total de 11)
    - . 1 estação elevatória
  - Obras em andamento
    - . 9 viadutos
    - . 1 ponte
    - . 3 passarelas
    - . 3 estações: Mercado, Rodoviária e Farrapos (de um total de 14). Três outras, CEASA, Niterói e Fátima estão em fase de contratação.
    - . 4.330 m de infra-estrutura de via, estando contratados outros 2.154 m
    - . 1 passagem inferior (de um total de 6)
    - . Pátio de Manutenção e Administração
    - . Ramal Ferroviário do Porto

(1) Uma descrição detalhada desta etapa do Projeto encontra-se no Relatório RFFSA/80.

Em termos de execução física, os percentuais alcançados foram os seguintes:

. Obras de Arte Especiais ..... 48,0 %
. Estações ..... 6,4 %
. Estrutura da Via ..... 1,0 %

LICITAÇÕES E CONTRATOS

No âmbito do Acordo de Empréstimo celebrado com o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD, foram concretizadas 2 concorrências públicas internacionais (já em fase de contratação), estando outra em fase de análise e homologação pelo BIRD e 3 mais em fase de preparação. Estas concorrências dizem respeito à aquisição de 25 trens-unidade elétricos, equipamentos de manutenção do material rodante e equipamentos e materiais para a via permanente e para os sistemas de eletrificação, sinalização e telecomunicações. Foi ainda realizada licitação para Serviços de Consultoria para Organização, através de carta-convite.

Independentemente do Acordo, foram levadas a termo, no mercado nacional, 9 licitações (5 concorrências e 4 cartas-convite).

O valor global dos diversos contratos firmados, ao final do exercício, era de aproximadamente Cr$ 2,7 bilhões.

FONTES E APLICAÇÃO DOS RECURSOS

- Recursos recebidos, em 1981:

	Cr$ 10^6	%
. EBTU/PME	1.931,6	83,1
. RFFSA/PME	168,4	7,2
. BIRD	18,3	0,8
. Est. RGS	200,0	8,6
. Outros	7,0	0,3
Total	2.325,3	100,0

- Aplicações

	Cr$ 10^6	%
. Direitos realizáveis	17,1	0,8
. Veículos, máquinas, equipamentos e aparelhos	10,5	0,5
. Desapropriações	37,3	1,7
. Obras	1.978,0	92,2
. Custeio	102,7	4,8
Total	2.145,6	100,0

CAPITAL SOCIAL

Durante o exercício, o capital social da TRENSURB foi elevado para Cr$ 5.813.978.918,00, passando a ser a seguinte a participação acionária:

. RFFSA	51,78 %
. EBTU	40,43 %
. Estado do Rio Grande do Sul	3,44 %
. Município de Porto Alegre	4,28 %
. Banco de Desenvolvimento do Extremo Sul-BRDE	0,07 %

A N E X O S

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇO PATRIMONIAL LEVANTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

EM CRUZEIROS

A T I V O		CR$
ATIVO CIRCULANTE		61.132.837.566,37
DISPONIBILIDADES		1.830.715.806,41
Bens Numerários		15.756.301,41
Bancos C/Movimento		1.814.959.505,00
DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE		57.800.457.371,11
DÉBITOS DE CLIENTES	(Nota 3)	23.214.228.700,09
OUTROS DIREITOS	(Nota 4)	14.145.070.754,21
ESTOQUES		20.441.157.916,81
Materiais nos Almoxarifados		14.133.797.136,44
Produtos em Processo de Fabricação		74.873.464,60
Material em Trânsito		6.232.487.315,77
APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE		1.501.664.388,85
Despesas pagas Antecipadamente		323.891.747,98
Transações Internas		1.177.772.640,87
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		3.557.673.536,31
Depósitos Compulsórios e Judiciais		426.174.495,75
Títulos da Dívida Pública e Outros		16.339,00
F.G.T.S. - Depósitos não Optantes		995.781.991,49
Empresas Controladas ou Coligadas		22.315.967,38
Outros Créditos	(Nota 5)	2.113.384.742,69
ATIVO PERMANENTE		1.468.919.959.044,72
INVESTIMENTOS		3.654.162.532,35
Participações em Empresas Controlados ou Coligadas	(Nota 6)	3.587.018.213,56
Participações em Outras Empresas		67.144.318,79
ATIVO IMOBILIZADO	(Nota 7)	1.464.581.993.091,92
DIFERIDO		683.803.420,45
TOTAL DO ATIVO		1.533.610.470.147,40

P A S S I V O		CR$
PASSIVO CIRCULANTE		59.066.286.630,97
Fornecedores e Empreiteiros		17.199.957.111,75
Empréstimos	(Nota 8)	19.840.857.303,36
Pessoal a Pagar		6.675.687,90
Encargos Sociais		2.186.106.241,86
Credores por Depósitos, Cauções e Serviços	(Nota 9)	9.203.186.493,11
F.G.T.S. a Liquidar		618.838.416,83
Provisões Diversas	(Nota 10)	10.010.665.376,16
PASSIVO EXIGIVEL A LONGO PRAZO		416.933.718.328,70
Empréstimos	(Nota 8)	388.359.987.759,44
F.G.T.S. não Optante		995.781.991,49
Outras Obrigações	(Nota 11)	27.577.948.577,77
RESULTADOS DE EXERCÍCIOS FUTUROS		447.738.133,74
Receitas de Exercícios Futuros		447.738.133,74
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		1.057.162.727.053,99
Capital Integralizado	(Nota 12)	512.925.025.287,32
Reservas de Capital		552.372.646.353,43
Prejuízos Acumulados		(8.134.944.586,76)
TOTAL DO PASSIVO		1.533.610.470.147,40

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT. CONTÁBIL
CPF-067823577/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇOS PATRIMONIAIS LEVANTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981 E 1980

EM CRUZEIROS

A T I V O	EXERCÍCIOS 1981	EXERCÍCIOS 1980
ATIVO CIRCULANTE	61.132.837.566,37	33.470.263.528,58
DISPONIBILIDADES	1.830.715.806,41	1.011.043.809,05
Bens Numerários	15.756.301,41	5.690.521,69
Bancos c/Movimento	1.814.959.505,00	1.005.353.287,36
DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE	57.800.457.371,11	32.103.332.410,11
DÉBITOS DE CLIENTES (Nota 3)	23.214.228.700,09	8.108.164.561,42
OUTROS DIREITOS (Nota 4)	14.145.070.754,21	10.711.108.223,92
ESTOQUES	20.441.157.916,81	13.284.059.624,77
Materiais nos Almoxarifados	14.133.797.136,44	9.462.139.225,60
Produtos em Processo de Fabricação	74.873.464,60	44.914.573,46
Material em Trânsito	6.232.487.315,77	3.777.005.825,71
APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE	1.501.664.388,85	355.887.309,42
Despesas Pagas Antecipadamente	323.891.747,98	355.887.309,42
Transações Internas	1.177.772.640,87	-
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	3.557.673.536,31	2.194.010.935,81
Depósitos Compulsórios e Judiciais	426.174.495,75	147.594.083,34
Títulos da Dívida Pública e Outros	16.339,00	16.339,00
FGTS - Depósitos não Optantes	995.781.991,49	503.621.684,75
Empresas Controladas ou Coligadas	22.315.967,38	12.795.081,15
Outros Direitos (Nota 5)	2.113.384.742,69	1.529.983.747,57
ATIVO PERMANENTE	1.468.919.959.044,72	685.081.433.773,91
INVESTIMENTOS	3.654.162.532,35	1.795.522.705,32
Participação em Empresas Controladas ou Coligadas (Nota 6)	3.587.018.213,56	1.761.754.267,18
Participação em Outras Empresas	67.144.318,79	33.768.438,14
ATIVO IMOBILIZADO (Nota 7)	1.464.581.993.091,92	682.970.476.073,90
DIFERIDO	683.803.420,45	315.434.994,69
TOTAL DO ATIVO	1.533.610.470.147,40	720.745.708.238,30

P A S S I V O	EXERCÍCIOS 1981	EXERCÍCIOS 1980
PASSIVO CIRCULANTE	59.066.286.630,97	37.090.604.016,29
Fornecedores e Empreiteiros	17.199.957.111,75	13.287.659.613,91
Empréstimos (Nota 8)	19.840.857.303,36	15.397.177.054,70
Pessoal a Pagar	6.675.687,90	38.013.080,90
Encargos Sociais	2.186.106.241,86	787.746.474,59
Credores por Depósitos, Cauções e Serviços (Nota 9)	9.203.186.493,11	4.327.417.485,39
FGTS - a Liquidar	618.838.416,83	289.888.359,91
Provisões Diversas (Nota 10)	10.010.665.376,16	2.962.701.946,89
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	416.933.718.328,70	161.859.129.188,36
Empréstimos (Nota 8)	388.359.987.759,44	160.481.644.055,67
FGTS - não Optantes	995.781.991,49	503.621.684,75
Outras Obrigações (Nota 11)	27.577.948.577,77	873.863.447,94
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	447.738.133,74	730.914.367,19
Receitas de Exercícios Futuros	447.738.133,74	463.854.272,24
Transações Internas	-	267.060.094,95
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	1.057.162.727.053,99	521.065.060.666,46
Capital Integralizado (Nota 12)	512.925.025.287,32	136.232.352.834,00
Reserva de Capital	552.372.646.353,43	115.195.845.177,30
Reserva de Reavaliação (Nota 13)	-	270.015.738.264,84
PREJUÍZOS ACUMULADOS	(8.134.944.586,76)	(378.875.609,68)
TOTAL DO PASSIVO	1.533.610.470.147,40	720.745.708.238,30

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR EID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

II - DEMONSTRAÇÃO DOS PREJUÍZOS ACUMULADOS REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(378.875.609,68)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(489.764.598,15)
SALDO AJUSTADO EM 01 DE JANEIRO DE 1981	(868.640.207,83)
TRANSFERÊNCIA PARA PREJUÍZOS ACUMULADOS	3.001.674.516,67
CORREÇÃO MONETÁRIA DE PREJUÍZOS ANTERIORES	(362.089.709,91)
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(9.905.889.185,69)
SALDO DEVEDOR ACUMULADO NO FIM DO PERÍODO	(8.134.944.586,76)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

II - DEMONSTRAÇÃO DOS PREJUÍZOS ACUMULADOS REFERENTE AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981 E 1980

EM CRUZEIROS

	1981	1980
PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(378.875.609,68)	(19.758.995.057,63)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(489.764.598,15)	(10.481.742.483,38)
SALDO AJUSTADO EM 01/01/81 E 01/01/80	(868.640.207,83)	(30.240.737.541,01)
TRANSFERÊNCIAS PARA PREJUÍZOS ACUMULADOS	3.001.674.516,67	-
TRANSFERÊNCIA PARA COMPENSAÇÃO EM RESERVA	-	30.240.737.541,01
CORREÇÃO MONETÁRIA DE PREJUÍZOS ANTERIORES	(362.089.709,91)	-
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(9.905.889.185,69)	(378.875.609,68)
SALDO DEVEDOR ACUMULADO NO FIM DO PERÍODO	(8.134.944.586,76)	(378.875.609,68)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT. CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

III - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO LÍQUIDO REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS	101.089.068.768,59
RECEITA COMPLEMENTAR (Nota 14)	16.647.163.000,00
	117.736.231.768,59
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (Incluindo Cr$ 13.016.218.485,84 de Depreciação)	(94.496.089.095,07)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	23.240.142.673,52
DESPESAS OPERACIONAIS	
Despesas com as Vendas	(1.006.940.154,40)
Despesas Gerais e Administrativas (Nota 15)	(22.921.970.844,38)
Despesas Financeiras	(72.366.527,20)
Outras Despesas Operacionais	(1.116.216.785,37)
TOTAL DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(25.117.494.311,35)
RESULTADO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES	(1.877.351.637,83)
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	
Resultado da Correção Monetária do Balanço	159.368.911.134,01
Outras Receitas Não Operacionais	10.708.291.129,97
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	
Correção Monetária e Cambial de Contratos e Empréstimos	(175.137.165.537,98)
Outras Despesas não Operacionais	(2.968.574.273,86)
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(9.905.889.185,69)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 0100387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

III - DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS LÍQUIDOS REFERENTE AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM

31 DE DEZEMBRO DE 1981 E 1980

EM CRUZEIROS

	1981	1980
RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS	101.089.068.768,59	54.622.266.732,15
RECEITA COMPLEMENTAR (Nota 14)	16.647.163.000,00	-
	117.736.231.768,59	54.622.266.732,15
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS	(94.496.089.095,07)	(48.302.780.420,59)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	23.240.142.673,52	6.319.486.311,56
DESPESAS OPERACIONAIS		
Despesas com as Vendas	(1.006.940.154,40)	(428.705.614,54)
Despesas Gerais e Administrativas (Nota 15)	(22.921.970.844,38)	(10.379.767.098,80)
Despesas Financeiras	(72.366.527,20)	(127.303.134,16)
Outras Despesas Operacionais	(1.116.216.785,37)	(625.020.439,65)
TOTAL DAS DESPESAS OPERACIONAIS	(25.117.494.311,35)	(11.560.796.287,15)
RESULTADO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES	(1.877.351.637,83)	(5.241.309.975,59)
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS		
Resultado da Correção Monetária do Balanço	159.368.911.134,01	47.707.685.549,55
Outras Receitas Não Operacionais	10.708.291.129,97	3.160.113.901,54
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS		
Correção Monetária e Cambial de Contratos de Empréstimos	(175.137.165.537,98)	(44.305.921.658,27)
Outras Despesas não Operacionais	(2.968.574.273,86)	(1.149.762.426,91)
Encargos Ressarcíveis não Cobertos pela União	-	(549.681.000,00)
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(9.905.889.185,69)	(378.875.609,68)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DESPESA REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

RECEITA	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
1 - RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS		
Receitas dos Transportes Ferroviários	95.082.870.972,44	
Receitas dos Transportes não Ferroviários	1.903.597.457,85	
Receitas Acessórias dos Transportes	796.501.103,24	
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	708.808.576,16	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem localização de Despesas	948.943.251,62	
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com localização de Despesas	495.262.879,14	
Ressarcimentos dos Poderes Públicos	649.130.471,84	
Receitas de Serviços Anexos	64.103.697,92	
Receitas Eventuais	266.857.499,38	
Receitas de Transportes em Serviços Internos	172.992.859,00	101.089.068.768,59
2- RECEITA COMPLEMENTAR		16.647.163.000,00
SUBTOTAL		117.736.231.768,59
3 - RECEITAS NÃO OPERACIONAIS		
Correção Monetária do Balanço	159.368.911.134,01	
Reversão de Provisões	1.194.373.588,13	
Diferença de Câmbio	2.863.533.272,13	
Outras Receitas não Operacionais	6.650.384.269,71	170.077.202.263,98
TOTAL		287.813.434.032,57
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		9.905.889.185,69
TOTAL GERAL		297.719.323.218,26

DESPESA	VALORES PARCIAL	VALORES TOTAL
1 - CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS		
Via Permanente, Edifícios e Instalações	19.701.985.030,79	
Eletrotécnica	3.467.685.733,04	
Equipamento de Transporte	14.217.052.754,17	
Demolições e Demonstrações de Equipamentos e Instalações	132.782.914,51	
Depreciação e Anuidade de Renovação	13.016.218.485,84	50.535.724.918,35
Transportes		37.553.359.571,69
Despesas a Rapartir		6.407.004.605,03
SUBTOTAL		94.496.089.095,07
2 - DESPESAS OPERACIONAIS		
Despesas com Vendas		1.006.940.154,40
Despesas Administrativas (Nota 15)	14.641.144.820,15	
Despesas Gerais (Nota 15)	8.280.826.024,23	22.921.970.844,38
Despesas Financeiras		72.366.527,20
Outras Despesas		1.116.216.785,37
SUBTOTAL		25.117.494.311,35
3 - DESPESAS NÃO OPERACIONAIS		
Correção Monetária de Empréstimos	79.127.382.811,10	
Correção Cambial de Empréstimos	96.009.782.726,88	175.137.165.537,98
Outras Despesas não Operacionais		2.968.574.273,86
SUBTOTAL		178.105.739.811,84
TOTAL GERAL		297.719.323.218,26

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALOYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010307-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANONIMA

(CGC 33613332/0001-09)

IV - DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS
POSIÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

EM MILHÕES DE CRUZEIROS

I - ORIGENS DE RECURSOS	
RESULTADO DO EXERCÍCIO	(9.906)
MAIS:	
Depreciação e Amortização	13.065
Correção Monetária e Cambial de Contratos de Empréstimos a Longo Prazo	166.625
MENOS:	
Correção Monetária do Balanço	(159.369)
Variação do Resultado de Exercícios Futuros	(283)
Total Provenientes das Operações	10.132
Ajustes de Exercícios Anteriores (que afetam o Capital Circulante)	(490)
	9.642
AUMENTO DO PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	
Empréstimos obtidos a Longo Prazo	72.582
Outras Obrigações	25.573
AUMENTO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	
Recursos para Aumento de Capital	40.071
TOTAL	147.868
II- APLICAÇÕES DE RECURSOS	
APLICAÇÕES DE RECURSOS NO PASSIVO CIRCULANTE	
Parcelas dos Empréstimos a Longo Prazo transferida para o Exigível a Curto Prazo	11.329
AUMENTO DE RECURSOS DO ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	871
APLICAÇÕES DE RECURSOS NO ATIVO PERMANENTE	
Investimentos	160
Imobilizado (Variação Líquida)	129.704
Diferido	117
TOTAL	142.181
III- AUMENTO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	5.687
TOTAL GERAL	147.868

IV - DEMONSTRAÇÃO DA VARIAÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO

	INÍCIO DO EXERCÍCIO	FINAL DO EXERCÍCIO	VARIAÇÃO (+/-)
ATIVO CIRCULANTE	33.470	61.133	27.663
PASSIVO CIRCULANTE	(37.090)	(59.066)	(21.976)
	(3.620)	2.067	5.687

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR DIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

IV - DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS REFERENTE AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981 E 1980

EM MILHÕES DE CRUZEIROS

	1981	1980
I - ORIGENS DE RECURSOS		
RESULTADO DO EXERCÍCIO	(9.906)	(379)
MAIS:		
Depreciação e Amortização	13.065	7.266
Correção Monetária e Cambial de Contratos de Empréstimos a Longo Prazo	166.625	40.429
MENOS:		
Correção Monetária do Balanço	(159.369)	(47.708)
Variação do resultado de Exercícios Futuros	(283)	(103)
Total provenientes das operações	10.132	(495)
Ajustes de Exercícios Anteriores (que afetam o capital circulante)	(490)	284
Transferência do Patrimônio Líquido para Exigível a Curto Prazo	-	(816)
	9.642	(1.027)
AUMENTO DO PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO		
Empréstimos obtidos a Longo Prazo	72.582	53.131
Outras Obrigações	25.573	244
REDUÇÃO DO ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	-	362
AUMENTO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Recursos para Aumento de Capital	40.071	28.569
TOTAL	147.868	81.279
II - APLICAÇÕES DE RECURSOS		
APLICAÇÕES DE RECURSOS NO PASSIVO CIRCULANTE		
Parcela dos Empréstimos a Longo Prazo Transferida para Exigível a Curto Prazo	11.329	11.520
AUMENTO DO ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	871	-
APLICAÇÕES DE RECURSOS NO ATIVO PERMANENTE		
Investimentos	160	906
Imobilizado (Variação Líquida)	129.704	61.248
Diferido	117	246
	142.181	73.920
III - AUMENTO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	5.687	7.359
	147.868	81.279
IV - DEMONSTRAÇÃO DA VARIAÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO		
ATIVO CIRCULANTE	27.663	20.720
PASSIVO CIRCULANTE	21.976	13.361
	5.687	7.359

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALCIDIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES PATRIMONIAIS REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

EM MILHÕES DE CRUZEIROS

DISCRIMINAÇÃO	CAPITAL	RESERVAS DE CAPITAL				RESERVAS DE REAVALIAÇÃO	RESERVAS DE LUCROS	TOTAL	RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
		VARIAÇÃO PATRIM. POSITIVA	CORREÇÃO MONET. DO CAPITAL	RECURSOS EXTERNOS	TOTAL RESERVAS CAPITAL					
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1980	136.232	-	69.173	46.023	115.196	270.016	-	385.212	(379)	521.065
Ajuste de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	(490)	(490)
Saldo Ajustado em 01 de janeiro de 1981	136.232	-	69.173	46.023	115.196	270.016	-	385.212	(869)	520.575
Aumento do Capital Social:										
Correção Monetária do Capital-AGO-20.04.81	69.173	-	(69.173)	-	(69.173)	-	-	(69.173)	-	-
Reservas - AGE - 31.12.81	307.520	-	-	(37.504)	(37.504)	(270.016)	-	(307.520)	-	-
Reclassificação para Passivo Exigível	-	-	-	(1.131)	(1.131)	-	-	(1.131)	-	(1.131)
Transferência para Lucros Acumulados	-	-	-	(3.002)	(3.002)	-	-	(3.002)	3.002	-
Recursos Recebidos	-	-	-	40.071	40.071	-	-	40.071	-	40.071
Correção Monetária do Exercício	-	-	488.492	19.424	507.916	-	-	507.916	(362)	507.554
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	(9.906)	(9.906)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981	512.925	-	488.492	63.881	552.373	-	-	552.373	(8.135)	1.057.163

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENTR.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES PATRIMONIAIS REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981/1980

EM MILHÕES DE CRUZEIROS

DISCRIMINAÇÃO	CAPITAL	RESERVAS DE CAPITAL				RESERVAS DE REAVALIAÇÃO	RESERVAS DE LUCROS	TOTAL	RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
		VARIAÇÃO PATRIM. POSITIVA	CORREÇÃO MONET. DO CAPITAL	RECURSOS EXTERNOS	TOTAL RESERVAS CAPITAL					
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1979	54.683	1.427	54.969	34.874	91.270	227.695	5	318.970	(19.758)	353.895
Ajustes de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	(10.482)	(10.482)
Ajuste do Inventário Patrimonial	-	-	-	-	-	(18.279)	-	(18.279)	-	(18.279)
Saldo Ajustado em 01 de janeiro de 1980	54.683	1.427	54.969	34.874	91.270	209.416	5	300.691	(30.240)	325.134
Aumento do Capital Social com Recursos de:										
Correção Monetária do Capital	54.969	-	(54.969)	-	(54.969)	-	-	(54.969)	-	-
Alienação de Bens	333	-	-	(333)	(333)	-	-	(333)	-	-
Superveniências Ativas	1.427	(1.427)	-	-	(1.427)	-	-	(1.427)	-	-
Imposto Único e Orçamento da União	24.820	-	-	(24.820)	(24.820)	-	-	(24.820)	-	-
Amortização de Prejuízos Acumulados	-	-	-	-	-	(30.235)	(5)	(30.240)	30.240	-
Reclassificação para Passivo Exigível	-	-	-	(816)	(816)	-	-	(816)	-	(816)
Recursos Recebidos	-	-	-	28.569	28.569	-	-	28.569	-	28.569
Correção Monetária do Exercício	-	-	69.173	8.549	77.722	90.835	-	168.557	-	168.557
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	(379)	(379)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1980	136.232	-	69.173	46.023	115.196	270.016	-	385.212	(379)	521.065
Ajuste de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-	(490)	(490)
Saldo Ajustado em 01 de janeiro de 1981	136.232	-	69.173	46.023	115.196	270.016	-	385.212	(869)	520.575
Aumento do Capital Social										
Correção Monetária do Capital-AGO-20.04.81	69.173	-	(69.173)	-	(69.173)	-	-	(69.173)	-	-
Reservas - AGE - 31.12.81	307.520	-	-	(37.504)	(37.504)	(270.016)	-	(307.520)	-	-
Reclassificação para Passivo Exigível	-	-	-	(1.131)	(1.131)	-	-	(1.131)	-	(1.131)
Transferência para Lucros Acumulados	-	-	-	(3.002)	(3.002)	-	-	(3.002)	3.002	-
Recursos Recebidos	-	-	-	40.071	40.071	-	-	40.071	-	40.071
Correção Monetária do Exercício	-	-	488.492	19.424	507.916	-	-	507.916	(362)	507.554
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	(9.906)	(9.906)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981	512.925	-	488.492	63.881	552.373	-	-	552.373	(8.135)	1.057.163

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT. CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

RESULTADO DAS CONTAS DE RESERVAS REFERENTE AO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981

CONTAS	NOMENCLATURAS E SUBCONTAS	VALOR
	RESERVAS	552.372.646.353,43
	Valor Original	41.150.675.905,14
	Correção Monetária	22.729.744.662,60
	Correção Monetária do Capital	488.492.225.785,69
D7D2D	RESERVAS DE CAPITAL	539.404.661.374,04
	Valor Original	31.587.329.707,75
	Correção Monetária	19.325.105.880,60
	Correção Monetária do Capital	488.492.225.785,69
	01 - Para Aumento de Capital	
	Fundo Federal para o Desenvolvimento Ferroviário	9.406.538.365,55
	Valor Original	2.546.445.777,03
	Correção Monetária	6.860.092.588,52
	Orçamento da União	39.350.395.463,17
	Valor Original	28.422.500.000,00
	Correção Monetária	10.927.895.463,17
	Fundo de Desenvolvimento - FDAE	118.258.749,08
	Valor Original	20.000.000,00
	Correção Monetária	98.258.749,08
	Instituto Brasileiro do Café	98.682.853,69
	Valor Original	17.903.678,52
	Correção Monetária	80.779.175,17
	Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos	1.891.373.424,71
	Valor Original	572.500.000,00
	Correção Monetária	1.318.873.424,71
	Saldo Patrimonial da CGT	42.182.645,88
	Valor Original	7.133.957,73
	Correção Monetária	35.048.688,15
	Investimento Acordo RFFSA x SENAI	5.004.086,27
	Valor Original	846.294,47
	Correção Monetária	4.157.791,80
	02 - Correção Monetária do Capital	488.492.225.785,69
07D23	RESERVAS COM RECURSOS ESPECIAIS	12.967.984.979,39
	Valor Original	9.563.346.197,39
	Correção Monetária	3.404.638.782,00
	01 - Para Aumento de Capital	
	Fundo do Acordo RFFSA x SENAI	7.023.289,08
	Valor Original	2.381.817,29
	Correção Monetária	4.641.471,79
	Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos	1.205.495.530,71
	Valor Original	269.880.000,00
	Correção Monetária	935.615.530,71
	Fundo de Desenvolvimento - FIDEM	290.981.194,14
	Valor Original	60.727.772,62
	Correção Monetária	230.253.421,52
	Programa de Mobilização Energética-Transportes Alternativos - MT	11.110.553.344,63
	Valor Original	9.108.678.428,00
	Correção Monetária	2.001.874.916,63
	TRANSESP-PESQUISA E PLANEJAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO S/A	21.517.166,02
	Valor Original	5.950.000,00
	Correção Monetária	15.567.166,02
	02 - Recursos para Investimentos	
	Investimento pelo Fundo Social	86.392.163,53
	Valor Original	26.242.477,14
	Correção Monetária	60.149.686,39
	Investimento por conta do Acordo RFFSA x SENAI	242.651.677,14
	Valor Original	86.199.562,34
	Correção Monetária	156.452.114,80
	Investimento com Recursos do IAPAS	3.370.614,14
	Valor Original	3.286.140,00
	Correção Monetária	84.474,14

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

NOTAS EXPLICATIVAS DA DIRETORIA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981 E 1980

1. PRÁTICAS CONTÁBEIS

Na preparação e apresentação das demonstrações financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima ("REDE"), são observados os dispositivos da legislação para sociedades por ações e tributária e as diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes.

As principais práticas contábeis adotadas são as seguintes:

a) Estoques:

Compostos principalmente de materiais nos Almoxarifados, destinados à manutenção, conservação e benfeitorias dos equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da Rede, são demonstrados ao custo médio de aquisição ou produção, inferior ao valor de mercado.

b) Ativo Imobilizado:

Os principais bens componentes do ativo permanente imobilizado, exceto imobilizações em andamento, são demonstrados pelos seus valores de reposição e/ou de mercado, ajustados, quando aplicável, para refletirem o desgaste físico e obsoletismo. Conforme Laudo de Avaliação de peritos independentes, datado de 14 de fevereiro de 1980, esses valores foram apurados, através de tombamento físico e correspondente avaliação, desenvolvidos com base nas existências físicas em 31 de dezembro de 1977, atualizadas pelas movimentações (físicas e financeiras) ocorridas entre aquela data e 31 de dezembro de 1979 e pelo reconhecimento de quotas de depreciação e amortização e de correção monetária correspondentes ao mesmo período. Os valores desses bens são corrigidos monetariamente a partir de 1980. Os bens adquiridos a partir de 1º de janeiro de 1980 são demonstra

dos ao custo corrigido.

As imobilizações em andamento, que representam gastos destinados à expansão e aquisição de bens do imobilizado, são demonstradas ao custo acrescido de correção monetária, adicionado de juros sobre financiamentos (item "d" abaixo).

Os demais bens estão avaliados ao custo corrigido monetariamente.

As depreciações e amortizações do imobilizado foram calculadas a partir de 1969 e até 31 de dezembro de 1979 (antes do registro contábil do tombamento físico e avaliação mencionados acima) pelo método linear. Como resultado da nova avaliação em 1979, os saldos das depreciações acumuladas em 31 de dezembro de 1979, foram absorvidos pela avaliação efetuada e registrada naquela data. A partir de 1º de janeiro de 1980 a Rede passou à constituir provisão para depreciação, pelo método linear, com base em taxas anuais condizentes com a natureza e vida útil provável dos bens existentes em 31 de dezembro de 1979 e daqueles adquiridos posteriormente.

c) Investimentos em empresas controladas são demonstrados ao custo de aquisição, corrigido monetariamente.

d) Juros sobre Financiamentos:

Pelo fato de quase a totalidade dos recursos provenientes de operações de financiamentos ter sido aplicada em investimentos fixos, os quais pelas características peculiares da indústria ferroviária , apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais dos financiamentos, os juros incorridos com as referidas operações financeiras são agregados, através de registro no grupamentos das contas de imobilizações em andamento, aos valores das imobilizações técnicas. A contabilização dos juros adicionais aos custos dos respectivos bens adquiridos, permite sua amortização em função da vida útil - econômica dos bens e proporciona uma contraposição mais racional de custos e receitas, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes. Os juros

capitalizados até 31 de dezembro de 1979, foram revertidos, em 1980, através do reconhecimento da nova avaliação do ativo imobilizado.

e) Serviços Ferroviários Ressarcidos pela União:

Os ressarcimentos da União para cobertura de insuficiência tarifária dos serviços sociais e serviços antieconômicos mantidos pela Rede são refletidos nas receitas operacionais do exercício.

2. MUDANÇA NAS PRÁTICAS CONTÁBEIS

A partir do exercício de 1981, com o intuito de melhor adequar seus resultados a Rede passou a constituir provisão para férias vencidas e proporcionais Anteriormente, essa despesa era reconhecida quando paga. Como resultado dessa mudança, foi registrada em 31 de dezembro de 1981 uma provisão de Cr$..... 6.193.284.199,78 sendo Cr$2.303.725.819,29 referentes a 1980, refletidos como ajuste de exercícios anteriores e Cr$3.889.558.380,49 apropriados no resultado de 1981.

3. DÉBITOS DE CLIENTES

	31 DE DEZEMBRO DE 1981	31 DE DEZEMBRO DE 1980
	CR$	Cr$
Contas a Receber de:-		
Empresas Siderúrgicas e de Mineração	10.175.531.739,86	3.333.359.230,94
Empresas Petrolíferas	1.386.827.203,16	712.682.996,09
Indústrias de Cimento	500.421.244,00	207.849.849,36
Outras Empresas	2.549.515.151,00	1.167.767.438,05
Contas a Receber de Entidades Públicas	189.021.617,23	116.482.193,66
Tráfego Mútuo a Receber	7.923.532.525,77	2.219.587.913,94
Serviços Executados a Terceiros	214.646.995,38	169.317.650,35
Fretes a Receber	57.830.747,71	98.044.996,00
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	59.962.474,77	24.352.852,39
Estadias e Armazenagens a Receber	333.192.414,00	106.762.469,49
SOMA	23.390.482.112,88	8.156.207.590,27
Provisão para Devedores Duvidosos	(176.253.412,79)	(48.043.028,85)
	23.214.228.700,09	8.108.164.561,42

4. OUTROS DIREITOS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Depósito no Banco Central-Resolução 479/78	13.084.963.910,78	6.250.845.720,00
Valores a Receber	477.216.771,40	275.367.534,02
Antecipações Contratuais	168.269.918,78	3.854.084.209,95
Adiantamentos p/Despesas Aduaneiras e Outras	144.472.885,21	176.679.218,46
Créditos pela Venda de Bens	134.837.889,06	97.525.165,75
Títulos a Receber	90.418.841,01	36.798.496,45
Empregados , Inativos e Devedores	24.310.119,88	18.812.733,29
Tributos e Contribuições a Recuperar	20.580.418,09	55.889,00
Depósitos Compulsórios	-	939.257,00
	14.145.070.754,21	10.711.108.223,92

5. LONGO PRAZO - OUTROS DIREITOS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Valores a Receber	2.041.798.042,85	1.453.246.929,78
Insuficiência de Subvenção	1.297.856.421,87	1.297.856.421,87
Valores a Receber - AG	708.365.239,07	111.788.422,34
Valores a Receber - Regionais	35.576.381,91	43.602.085,57
Créditos pela Venda de Bens e Serviços	71.586.699,84	76.736.817,79
Promitentes Compradores de Imóveis	71.586.699,84	76.736.817,79
	2.113.384.742,69	1.529.983.747,57

O saldo de Cr$1.297.856.421,87, refere-se à insuficiência de subvenção de exercícios anteriores a 1976, que a Rede está pleiteando ser reembolsada em parte pela União Federal, através do seguinte encontro de contas:

	Cr$
Insuficiência de Subvenção	1.297.856.421,87
Contas a Pagar da Rede à União Federal	(592.197.158,87)
Valor a ser absorvido pela Rede como despesa	705.659.263,00

6. INVESTIMENTOS - EMPRESAS CONTROLADAS OU COLIGADAS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB	4.270.401.138,41	1.315.403.488,07
Rede Federal de Armazens Gerais Ferroviários S/A - AGEF	567.461.279,70	290.158.300,62
Empresa de Engenharia Ferroviária S/A - ENGEFER	264.534.650,45	156.192.478,49
	5.102.397.068,56	1.761.754.267,18
Investimentos a Integralizar	(1.515.378.855,00)	-
	3.587.018.213,56	1.761.754.267,18

Estas Empresas desenvolvem atividades de apoio às operações da Rede, sendo que a ENGEFER é responsável pelo desenvolvimento de projetos e construções ferroviárias, a AGEF por uma rede de armazens gerais para apoio de venda de fretes ferroviários e a TRENSURB para o transporte de passageiros do Grande Porto Alegre.

7. ATIVO IMOBILIZADO

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Via Permanente, Edifícios e Instalações	948.855.520.402,35	472.422.418.566,65
Equiptºs. dos Transportes Ferroviários	216.198.322.103,79	94.294.563.030,34
Outros Equipamentos dos Transportes	1.373.299.033,29	588.168.370,50
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	13.141.610.409,65	6.198.249.125,46
Outras Imobilizações Tangíveis	11.340.502.266,24	5.715.178.220,49
	1.190.909.254.215,32	579.218.577.313,44
(-) Depreciação Acumulada	(33.600.693.206,32)	(8.440.724.706,81)
	1.157.308.561.009,00	570.777.852.606,63
Imobilizações em Andamento	307.273.432.082,92	112.192.623.467,27
	1.464.581.993.091,92	682.970.476.073,90

8. EMPRESTIMOS

FINANCIAMENTOS	VENCTO	1981		1980	
		CR$ CIRCULANTE	CR$ LONGO PRAZO	CR$ CIRCULANTE	CR$ LONGO PRAZO
EM MOEDA NACIONAL					
BANCO DO BRASIL S.A.	1993	-	79.084.941.089,89	-	16.607.132.839,05
BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	1995	1.099.834.891,69	159.489.058.468,40	122.650.136,32	59.446.381.236,37
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL	1993	1.778.178.358,03	52.807.806.512,88	1.489.595.044,88	22.601.447.940,17
FINANCIADORA DE ESTUDOS E PROJETOS-FINEP	1983	34.495.938,12	2.281.100,00	10.269.670,63	11.404.557,48
PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.	1986	446.049.636,00	357.788.536,93	188.169.917,82	618.074.505,11
SOMA		3.358.558.823,84	291.741.875.708,10	1.810.674.769,65	99.284.441.078,18
EM MOEDA ESTRANGEIRA					
BANCO DO BRASIL S.A.	1990	1.228.525.003,26	4.289.957.329,19	2.122.906.465,01	21.881.464.258,64
BRASILIAN AMERICAN MERCHANT BANK	1981	-	-	885.373.607,34	-
BANK OF AMERICA NAT.TRUST AND SAV.ASSOCIAT.	1981	-	-	133.026.113,27	-
KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU	1990	509.387.245,81	3.004.776.438,43	224.122.499,42	901.742.388,22
THE FIRST NATIONAL BANK OF BOSTON	1984	201.412.693,93	314.585.323,20	99.021.607,00	241.846.436,01
BANQUE DE L'UNION EUROPEENE	1992	664.305.280,06	5.437.528.756,39	207.139.885,80	2.993.248.961,21
BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA	1991	891.512.320,05	6.196.907.165,31	408.098.311,54	2.331.136.568,75
BANK OF MONTREAL	1984	237.616.442,80	425.680.994,16	120.382.128,00	327.292.836,61
CITICORP INTERNATIONAL BANK LTD	1982	1.784.798.021,02	-	929.883.381,50	860.857.165,25
EXPORT IMPORT BANK OF THE UNITED STATES	1989	1.559.992.484,09	4.667.235.373,07	659.472.482,39	1.911.221.536,81
GANZ MAVAG LOCOMOTIVE CAR.MAN.MEC ENGINEERS	1982	60.958.838,91	-	71.615.734,26	29.264.553,74
INTERNATIONAL BANK FOR REC.AND DEVELOPMENT	1999	1.128.805.339,39	23.521.500.836,34	527.783.985,00	11.948.549.022,95
LLOYDS BANK INTERNATIONAL LIMITED	1990	976.780.369,31	7.038.076.302,33	61.039.333,60	1.801.250.000,00
MARUBENI CORPORATION	1988	255.911.789,88	1.157.656.437,19	115.073.708,42	663.998.675,70
MATERIAL Y CONSTRUCCIONES S.A.-MACOSA	1990	599.051.481,08	4.673.513.649,04	443.652.961,88	2.540.675.672,10
MECANOEXPORTIMPORT	1983	1.332.871.271,23	640.837.125,00	687.144.906,00	985.324.687,51
MITSUI & CO. LTD.	1993	236.721.414,08	1.179.919.741,89	83.432.620,76	330.245.431,35
NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED	1981	-	-	3.286.603.062,01	-
TAMPER-CANRON EXPORT CORPORATION	1981	-	-	5.793.553,05	-
N.M. ROTHSCHILD AND SONS LIMITED	1991	1.153.858.746,83	4.767.697.596,89	713.994.705,04	2.412.096.863,62
OSTERREICHISCHE LANDERBANK AKTIENGESELLCHAFT	1983	45.948.863,14	22.974.431,57	27.056.271,10	40.583.834,93
PANOROL LIMITED	1984	54.980.627,22	31.876.764,40	33.472.525,39	59.067.384,61
RUDNAP EXPORT IMPORT	1984	1.470.163.237,93	1.129.981.909,65	794.345.444,92	1.323.796.383,61
THE BANK OF TOKIO TRUST COMPANY	1989	288.055.589,58	13.425.782.478,91	131.473.908,73	440.142.789,18
THE CHASE MANHATTAN BANK	1990	676.422.454,78	9.969.969.846,64	732.519.097,84	4.568.736.348,34
PLASSER & THEURER	1990	143.907.845,68	763.222.552,56	82.073.984,78	490.241.411,23
THE SANWA BANK LTD.	1989	980.311.099,46	3.958.430.949,18	-	2.014.422.765,62
SOMA		16.482.298.479,52	96.618.112.051,34	13.586.502.285,05	61.197.202.977,49
TOTAL		19.840.857.303,36	388.359.987.759,44	15.397.177.054,70	160.481.644.055,67

Sobre os contratos acima vencem juros e outros encargos, às taxas usuais do mercado financeiro.

Os financiamentos, em geral, são garantidos por Aval do Governo da União, não gravando por alienação fiduciária ou hipoteca os bens da Rede.

Conforme Resolução do Exmº Sr. Presidente da República de 14 de março de 1979 e Decretos e Atos Complementares, foi garantida a liberação, através do Tesouro Nacional, de recursos específicos à Rede para amortização de parcelas do principal e respectivos encargos de financiamentos externos vencíveis durante o período de 1979 a 1981.

Os recursos pagos pelo Tesouro Nacional em 1980, no montante de Cr$ ..... 17.654.805.696,67 foram incorporados ao Capital Social em 1981, entretanto, as parcelas pagas em 1981 pelo Banco do Brasil, no montante de Cr$ ..... 25.021.841.860,52, a título de amortização e encargos em razão dos orçamentos contidos nas Exposições de Motivos nºs 547/81 e 18/82, da SEPLAN/MT aprovadas pelo Excelentíssimo Sr. Presidente da República, foram classificadas no Exigível a Longo Prazo (Nota 11).

Outrossim, como determinado na referida Resolução, em 1979, foi consolidada a dívida interna da Rede junto às instituições financeiras oficiais, em operações com quatro anos de carência, juros capitalizados durante a carência, às taxas inicialmente contratadas e com prazo de pagamento de dez anos.

9. CREDORES POR DEPÓSITOS, CAUÇÕES E SERVIÇOS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Valores a Pagar	5.001.206.110,76	3.119.322.561,27
Tráfego Mútuo a Pagar	3.283.414.361,65	485.580.639,63
Credores por Depósitos e Cauções	681.306.588,75	564.599.805,33
Impostos, Taxas e Contribuições Diversas	118.386.074,61	101.457.609,62
Créditos não Reclamados	104.066.386,34	56.456.869,54
Credores por Empréstimos	14.806.971,00	-
	9.203.186.493,11	4.327.417.485,39

10. PROVISÕES DIVERSAS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Provisão para Férias-DL-1730/79 (Nota 2)	6.193.284.199,78	-
Provisão para Questões Trabalhistas	3.660.993.975,00	1.937.078.229,69
Encargos c/Desembaraço de Material Importado	156.387.201,38	1.025.623.717,20
	10.010.665.376,16	2.962.701.946,89

11. OUTRAS OBRIGAÇÕES

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Impostos ,Taxas e Contribuições Diversas	512.199.241,60	-
Recursos para Educação e Assistência	175.958.039,98	168.757.687,67
Créditos não Reclamados	49.843.694,75	24.182.117,00
Conjunto Residencial de Engº de Dentro	36.343.256,56	30.352.908,32
Empresas Controladas ou Coligadas	8.808.730,28	8.125.315,81
Valores Pendentes de Regularização:-		
Pagamento da Dívida Externa (Banco do Brasil) (Nota 8)	25.021.841.860,52	-
Convênio RFFSA - PORTOBRÁS	1.130.640.919,00	-
Tesouro Nacional-Dívida Encampada	592.197.158,87	592.197.158,87
Tesouro Nacional-Crédito 810-Eximbank	44.147.845,21	44.147.845,21
Convênio RFFSA-EST.SÃO PAULO (CONDEPHAAT)	3.975.000,00	3.975.000,00
Convênio RFFSA-CRVD	1.992.831,00	1.992.831,00
Outros	-	132.584,06
	27.577.948.577,77	873.863.447,94

12. CAPITAL INTEGRALIZADO

O Capital Social totalmente integralizado, compõe-se de ações nominativas, sem valor nominal, assim distribuidas:

ACIONISTAS	QUANTIDADES DE AÇÕES	
	1981	1980
AÇÕES ORDINÁRIAS		
União Federal	144.814.051.032	134.309.035.526
AÇÕES PREFERENCIAIS		
Estados	1.538.673.803	1.538.673.803
Municípios	384.643.505	384.643.505
	1.923.317 308	1.923.317.308
TOTAL	146.737.368.340	136.232.352.834

A União Federal será sempre titular de, no mínimo, 51% das ações representativas do Capital Social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordinárias.

O Capital Social foi elevado duas vezes no exercício de 1981. Pela AGO de 20.04.1981 em razão da correção monetária do capital e por último a AGE de 31.12.1981, em cumprimento à autorização do Decreto 86.769, de 22.12.1981.

13. RESERVA DE REAVALIAÇÃO

O imposto de renda atribuível à reavaliação do ativo imobilizado, mencionada na Nota 1 item "b", exigível quando da efetiva capitalização da reserva ou depreciação ou disposição dos correspondentes bens, não foi refletido nas demonstrações contábeis de 31 de dezembro de 1979, devido a Empresa estar pleiteando, na época, isenção desse tributo, junto às autoridades fiscais. Referida isenção foi obtida através do Decreto Lei nº 1818, de 11 de dezembro de 1980 e a incorporação da Reserva ao Capital Social efetivou-se através da AGE de 31 de dezembro de 1981.

14. RECEITAS LÍQUIDAS DOS SERVIÇOS

As Receitas Líquidas dos Serviços referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1981 incluem Cr$33.452.561.000,00 (1980 Cr$21.614.021.000,00) correspondentes aos serviços ferroviários ressarcidos pela União (Nota 1 - e). Outrossim, no referido exercício, a União supriu a Rede com Cr$16.647.163.000,00.

15. DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1981	1980
	Cr$	Cr$
Provisão de Férias	3.889.558.380,49	-
Provisão Trabalhista	3.660.993.975,00	1.937.078.229,69
Provisão para Devedores Duvidosos	176.253.412,79	48.043.028,85
Despesas Gerais e Administrativas	15.195.165.076,10	8.394.645.840,26
	22.921.970.844,38	10.379.767.098,80

16. FUNDAÇÃO DE SEGURIDADE FERROVIÁRIA - REFER

A Rede é patrocinadora e garantidora das operações da REFER, entidade de previdência privada, sem fins lucrativos, com patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, cujo objetivo principal é a suplementação de benefícios previdenciários aos participantes.

CONSELHO FISCAL

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros efetivos do Conselho Fiscal da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, no desempenho de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram as Demonstrações Financeiras da Sociedade, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1981 e, considerando os demais elementos oferecidos pela Empresa, bem como o Relatório do Assessor Contábil deste Conselho, são de parecer que o Relatório da Administração e as Demonstrações Financeiras relativas ao exercício de 1981, refletem a posição econômico-financeira da Empresa, estando assim, em condições de serem submetidas à apreciação da Assembléia Geral Ordinária de Acionistas.

Rio de Janeiro, 11 de março de 1982.

Geraldo José de Oliveira
Presidente
CPF 011.711.007/87

Ayrton Andrade Pelizola
Conselheiro
CPF 032.027.717-87

Espartaco Marques Gaspar
Conselheiro
CPF 058.282.957-72

Coopers &Lybrand

Caixa Postal, 649
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20000

Av. Rio Branco, 110 - 23.º and.
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20040

Telefone 224-6272
End. Teleg. Colybrand Rio de Janeiro
Telex 11-25448 Coly BR

PARECER DOS AUDITORES

Ilmos. Srs.
Diretores da
Rede Ferroviária Federal S.A.
Rio de Janeiro - RJ

1. Examinamos o balanço patrimonial da Rede Ferroviária Federal S.A., levantado em 31 de dezembro de 1981 e as respectivas demonstrações do resultado, dos prejuízos acumulados, das mutações patrimoniais e das origens e aplicações de recursos correspondentes ao exercício findo naquela data. Nosso exame foi efetuado de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas e, consequentemente, incluiu as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias.

2. As demonstrações financeiras do ano findo em 31 de dezembro de 1980, apresentadas para fins comparativos, foram por nós auditadas, cujo parecer, emitido em 24 de fevereiro de 1981, contém limitação no alcance de nosso exame, por ter sido impraticável determinar o exercício de competência dos ajustes de estoques, reconhecidos no resultado do ano findo naquela data.

3. Em nossa opinião, as demonstrações financeiras referidas no parágrafo primeiro acima, representam adequadamente a posição patrimonial e financeira da Rede Ferroviária Federal S.A., em 31 de dezembro de 1981 e o resultado de suas operações e as origens e aplicações de seus recursos correspondentes ao exercício findo na mesma data, de acordo com princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados com uniformidade em relação ao exercício anterior, após o reconhecimento

C&L

do efeito retroativo da introdução do provisionamento de férias em 1981, conforme mencionado na Nota 2, com a qual concordamos.

Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1982

COOPERS & LYBRAND AUDITORES INDEPENDENTES
CRC SP8599

Roberto Cerqueira de Almeida
Diretor
CRC SP69770 SRJ

C&L

2

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima em reunião realizada em 12 de março de 1982, usando das atribuições que lhe confere o artigo 23 do Estatuto Social, aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária de 14 de fevereiro de 1978 e homologado pela Portaria Ministerial nº 299, de 2 de maio de 1978

R E S O L V E :

Manifestar-se pela aprovação do Relatório da Administração e Demonstrações Financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, relativos ao exercício de 1981.

CARLOS ALOYSIO WEBER
Presidente

IMPRESSO NA RFFSA/MGRF
CRF/01-1500-04/1982

BIBLIOTECA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

292-82 385.0981
R382

292-82 385.0981
R382

Rêde Ferroviária Federal S.A.
AUTOR

Relatório anual.
TÍTULO

Devolver em	Número do Leitor

292-82 385.0981
R382

Rêde Ferroviária Federal S.A.
Relatório anual.

M C D

BOLSO DE LIVROS – DMF. 1.369